Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7752**
14. Wahlperiode 07. 12. 2001

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Ziel des Gesetzentwurfs ist es, das Schadensersatzrecht unter Berücksichtigung der Interessen aller Betroffenen fortzuschreiben und neueren Entwicklungen und Erkenntnissen anzupassen.

B. Lösung

Der Entwurf sieht folgende wesentliche Neuerungen vor:

– Verbesserung der Arzneimittelhaftung durch Beweiserleichterungen und durch Einführung eines Auskunftsanspruchs des Geschädigten gegenüber dem pharmazeutischen Unternehmer und den zuständigen Behörden.

– Verbesserung der Rechtsstellung von Kindern bei Unfällen im Straßen- und Bahnverkehr: Grundsätzlicher Ausschluss der Haftung und des Mitverschuldens von Kindern unter 10 Jahren, Haftungsausschluss des Kfz-Halters und des Bahnbetriebsunternehmers nur noch bei „höherer Gewalt“.

– Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Schmerzensgeld, der über die bereits jetzt erfasste außervertragliche Verschuldenshaftung hinaus auch die Gefährdungshaftung und die Vertragshaftung mit einbezieht; Begrenzung des Schmerzensgeldanspruchs – mit Ausnahme der Vorsatzhaftung – auf Schäden, die unter Berücksichtigung ihrer Art und Dauer nicht unerheblich sind.

– Änderung der Sachschadensabrechnung.

– Ausweitung der Kfz-Halterhaftung auf unentgeltlich beförderte Fahrzeuginsassen.

– Erhöhung und Harmonisierung der Haftungshöchstgrenzen der Gefährdungshaftung sowie ihre Umstellung auf Euro.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Die vorgeschlagenen Regelungen enthalten sowohl Erweiterungen als auch Einschränkungen der Haftung. Dies kann im Einzelfall zu finanziellen Mehr- oder Minderbelastungen von Bund, Ländern und Gemeinden als Haftungsschuldnern, aber auch zu Mehr- oder Mindereinnahmen als Haftungsgläubiger führen. Die sich hieraus ergebenden Kosten lassen sich nicht quantifizieren.

2. Vollzugsaufwand

Keiner

E. Sonstige Kosten

Soweit durch die im Entwurf enthaltenen Erweiterungen und Einschränkungen der Haftung sonstige Haftungsschuldner und -gläubiger betroffen sind, gelten die Ausführungen unter D.1 entsprechend. Soweit diese zu Mehr- oder Minderbelastungen von (Haftpflicht-)Versicherern führen, sind auch diese nicht quantifizierbar. Wenngleich das Gesetz auf Grund der gleichzeitigen Vermehrung und Verminderung der Belastung keinen Anlass zu Prämienerhöhungen geben sollte, können diese nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Spürbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 5 Dezember 2001

022 (131) – 400 10 – Ha 27/01

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 769. Sitzung am 9. November 2001 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.



Anlage 1

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Arzneimittelgesetzes

Das Arzneimittelgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3586), zuletzt geändert durch Artikel 2 § 10 des Gesetzes vom 20. Juli 2000 (BGBl. I S. 1045), wird wie folgt geändert:

1. § 84 wird wie folgt geändert:
   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1; in ihm werden in Satz 2 Nr. 1 die Wörter „und ihre Ursache im Bereich der Entwicklung oder Herstellung haben“ gestrichen.
   b) Folgende Absätze werden angefügt:

      „(2) Ist das angewendete Arzneimittel nach den Gegebenheiten des Einzelfalls geeignet, den Schaden zu verursachen, so wird vermutet, dass der Schaden durch dieses Arzneimittel verursacht ist. Die Eignung im Einzelfall beurteilt sich nach der Zusammensetzung und der Dosierung des angewendeten Arzneimittels, nach der Art und Dauer seiner bestimmungsgemäßen Anwendung, nach dem zeitlichen Zusammenhang mit dem Schadenseintritt, nach dem Schadensbild und dem gesundheitlichen Zustand des Geschädigten im Zeitpunkt der Anwendung sowie allen sonstigen Gegebenheiten, die im Einzelfall für oder gegen die Schadensverursachung sprechen. Die Vermutung gilt nicht, wenn ein anderer Umstand nach den Gegebenheiten des Einzelfalls geeignet ist, den Schaden zu verursachen. Ein anderer Umstand liegt nicht in der Anwendung weiterer Arzneimittel, die nach den Gegebenheiten des Einzelfalls geeignet sind, den Schaden zu verursachen.

      (3) Die Ersatzpflicht des pharmazeutischen Unternehmers nach Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 ist ausgeschlossen, wenn nach den Umständen davon auszugehen ist, dass die schädlichen Wirkungen des Arzneimittels ihre Ursache nicht im Bereich der Entwicklung und Herstellung haben.“

2. Nach § 84 wird folgender § 84a eingefügt:

   „§ 84a
   Auskunftsanspruch

   (1) Liegen Tatsachen vor, die die Annahme begründen, dass ein Arzneimittel den Schaden verursacht hat, so kann der Geschädigte von dem pharmazeutischen Unternehmer Auskunft verlangen, es sei denn, dies ist zur Feststellung, ob ein Anspruch auf Schadensersatz nach § 84 besteht, nicht erforderlich. Der Anspruch richtet sich auf dem pharmazeutischen Unternehmer bekannte Wirkungen, Nebenwirkungen und Wechselwirkungen sowie ihm bekannt gewordene Verdachtsfälle von Nebenwirkungen und Wechselwirkungen und sämtliche weiteren Erkenntnisse, die für die Bewertung der Vertretbarkeit schädlicher Wirkungen von Bedeutung sein können. Die §§ 259 bis 261 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind entsprechend anzuwenden. Ein Auskunftsanspruch besteht insoweit nicht, als die Angaben auf Grund gesetzlicher Vorschriften geheim zu halten sind oder die Geheimhaltung einem überwiegenden Interesse des pharmazeutischen Unternehmers oder eines Dritten entspricht.

   (2) Ein Auskunftsanspruch besteht unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 auch gegenüber den Behörden, die für die Zulassung und Überwachung von Arzneimitteln zuständig sind. Die Behörde ist zur Erteilung der Auskunft nicht verpflichtet, soweit Angaben auf Grund gesetzlicher Vorschriften geheim zu halten sind oder die Geheimhaltung einem überwiegenden Interesse des pharmazeutischen Unternehmers oder eines Dritten entspricht.“

3. Dem § 87 wird folgender Satz angefügt:

   „In diesem Fall kann auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB eine billige Entschädigung in Geld verlangt werden.“

4. § 88 Satz 1 wird wie folgt geändert:
   a) In Nummer 1 werden die Angabe „einer Million Deutsche Mark“ durch die Angabe „600 000 Euro“ und die Angabe „sechzigtausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „36 000 Euro“ ersetzt.
   b) In Nummer 2 werden die Angabe „zweihundert Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „120 Millionen Euro“ und die Angabe „zwölf Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „7,2 Millionen Euro“ ersetzt.

Artikel 2
Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Das Bürgerliche Gesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 400-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 16. Februar 2001 (BGBl. I S. 266), wird wie folgt geändert:

1. § 249 wird wie folgt geändert:
   a) Der bisherige Wortlaut des Satzes 1 wird Absatz 1.
   b) Der bisherige Wortlaut des Satzes 2 wird Absatz 2.
   c) Dem neuen Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

      „Bei der Beschädigung einer Sache schließt der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist.“

2. § 253 wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

   b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

      „(2) Ist wegen einer Verletzung des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit oder der sexuellen Selbstbestimmung Schadensersatz zu leisten, kann auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden, wenn

      1. die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt wurde oder

      2. der Schaden unter Berücksichtigung seiner Art und Dauer nicht unerheblich ist."

3. § 825 wird wie folgt gefasst:

   „§ 825
   Bestimmung zu sexuellen Handlungen

   Wer einen anderen durch Hinterlist, Drohung oder Missbrauch eines Abhängigkeitsverhältnisses zur Vornahme oder Duldung sexueller Handlungen bestimmt, ist ihm zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet."

4. § 828 Abs. 2 wird durch folgende Absätze ersetzt:

   „(2) Wer das siebente, aber nicht das zehnte Lebensjahr vollendet hat, ist für den Schaden, den er bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn einem anderen zufügt, nicht verantwortlich. Dies gilt nicht, wenn er die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt hat.

   (3) Wer das achtzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat, ist, sofern seine Verantwortlichkeit nicht nach den Absätzen 1 oder 2 ausgeschlossen ist, für den Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich, wenn er bei der Begehung der schädigenden Handlung nicht die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat."

5. Nach § 839 wird folgender § 839a eingefügt:

   „§ 839a
   Haftung des gerichtlichen Sachverständigen

   (1) Erstattet ein vom Gericht ernannter Sachverständiger vorsätzlich oder grob fahrlässig ein unrichtiges Gutachten, so ist er zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der einem Verfahrensbeteiligten durch eine gerichtliche Entscheidung entsteht, die auf diesem Gutachten beruht.

   (2) § 839 Abs. 3 ist entsprechend anzuwenden."

6. In § 844 Abs. 2 Satz 2, § 1913 Satz 2, § 1923 Abs. 2, § 2070, § 2162 Abs. 2 und § 2178 wird jeweils das Wort „erzeugt" durch das Wort „gezeugt" ersetzt.

7. § 847 wird aufgehoben.

8. In § 2101 Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „erzeugte" durch das Wort „gezeugte" ersetzt.

9. In § 2105 Abs. 2 und in § 2106 Abs. 2 Satz 1 wird jeweils das Wort „erzeugten" durch das Wort „gezeugten" ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Bundesberggesetzes

§ 117 Abs. 1 des Bundesberggesetzes vom 13. August 1980 (BGBl. I S. 1310), das zuletzt durch Artikel 4 Abs. 9 des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 164) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Im einleitenden Satz werden die Wörter „von Vermögensschäden" durch die Wörter „des Schadens" ersetzt.

2. In Nummer 1 werden die Angabe „500 000 Deutsche Mark" durch die Angabe „600 000 Euro" und die Angabe „30 000 Deutsche Mark" durch die Angabe „36 000 Euro" ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386), wird wie folgt geändert:

1. § 7 wird wie folgt geändert:

   a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

      „War das Kraftfahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls mit einem Anhänger verbunden, so ist dem Geschädigten neben dem Halter des Kraftfahrzeugs auch der Halter des Anhängers zum Schadensersatz verpflichtet."

   b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

      „(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird."

   c) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

      „Die Sätze 1 und 2 sind auf die Benutzung eines Anhängers entsprechend anzuwenden."

2. § 8 wird wie folgt gefasst:

   „§ 8

   Die Vorschriften des § 7 gelten nicht,

   1. wenn der Unfall durch ein Kraftfahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als zwanzig Kilometer in der Stunde fahren kann, oder durch einen im Unfallzeitpunkt mit einem solchen Fahrzeug verbundenen Anhänger,

   2. wenn der Verletzte bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig war oder

   3. wenn eine Sache beschädigt worden ist, die durch das Kraftfahrzeug oder durch einen mit ihm im Unfallzeitpunkt verbundenen Anhänger befördert worden ist, es sei denn, dass eine beförderte Person die Sache an sich trägt oder mit sich führt."

3. § 8a wird wie folgt gefasst:

   „§ 8a

   Im Falle einer entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung darf die Verpflichtung des Halters, wegen Tötung oder Verletzung beförderter Personen Schadensersatz nach § 7 zu leisten, weder ausgeschlossen

noch beschränkt werden. Die Geschäftsmäßigkeit einer Personenbeförderung wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Beförderung von einer Körperschaft oder Anstalt des öffentlichen Rechts betrieben wird."

4. In § 10 Abs. 2 Satz 2 wird das Wort „erzeugt" durch das Wort „gezeugt" ersetzt.

5. Dem § 11 wird folgender Satz angefügt:

   „Wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden."

6. § 12 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Der Ersatzpflichtige haftet

   1. im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen nur bis zu einem Kapitalbetrag von 600 000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 36 000 Euro;

   2. im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis, unbeschadet der in Nummer 1 bestimmten Grenzen, nur bis zu einem Kapitalbetrag von insgesamt 3 000 000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 180 000 Euro; im Falle einer entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung gilt diese Beschränkung jedoch nicht für den ersatzpflichtigen Halter des Kraftfahrzeugs;

   3. im Falle der Sachbeschädigung, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zu einem Betrag von 300 000 Euro."

7. Nach § 12 werden folgende Vorschriften eingefügt:

„§ 12a

(1) Werden gefährliche Güter befördert, haftet der Ersatzpflichtige

1. im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis, unbeschadet der in § 12 Abs. 1 Nr. 1 bestimmten Grenzen, nur bis zu einem Kapitalbetrag von insgesamt 6 000 000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 360 000 Euro,

2. im Falle der Sachbeschädigung an unbeweglichen Sachen, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, bis zu einem Betrag von 6 000 000 Euro,

sofern der Schaden durch die die Gefährlichkeit der beförderten Güter begründenden Eigenschaften verursacht wird. Im Übrigen bleibt § 12 Abs. 1 unberührt.

(2) Gefährliche Güter im Sinne dieses Gesetzes sind Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße nach den Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) (BGBl. 1969 II S. 1489) in der jeweils geltenden Fassung verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist.

(3) Absatz 1 ist nicht anzuwenden, wenn es sich um freigestellte Beförderungen gefährlicher Güter oder um Beförderungen in begrenzten Mengen unterhalb der in Randnummer 10 011 der Anlage B zu dem in Absatz 2 genannten Übereinkommen festgelegten Grenzen handelt.

(4) Absatz 1 ist nicht anzuwenden, wenn der Schaden bei der Beförderung innerhalb eines Betriebes entstanden ist, in dem gefährliche Güter hergestellt, bearbeitet, verarbeitet, gelagert, verwendet oder vernichtet werden, soweit die Beförderung auf einem abgeschlossenen Gelände stattfindet.

(5) § 12 Abs. 2 gilt entsprechend.

§12b

Die §§ 12 und 12a sind nicht anzuwenden, wenn ein Schaden bei dem Betrieb eines gepanzerten Gleiskettenfahrzeugs verursacht wird."

8. § 17 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

   „(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 sind entsprechend anzuwenden, wenn der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und einen mit ihm im Unfallzeitpunkt verbundenen Anhänger, durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird."

9. § 18 Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

   „(3) Ist in den Fällen des § 17 auch der Führer eines Kraftfahrzeugs zum Ersatz des Schadens verpflichtet, so sind auf diese Verpflichtung in seinem Verhältnis zu den Haltern und Führern der anderen beteiligten Kraftfahrzeuge, zu dem Halter eines im Unfallzeitpunkt mit einem anderen beteiligten Kraftfahrzeug verbundenen Anhängers, zu dem Tierhalter oder Eisenbahnunternehmer die Vorschriften des § 17 entsprechend anzuwenden."

Artikel 5

Änderung des Haftpflichtgesetzes

Das Haftpflichtgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Januar 1978 (BGBl. I S. 145) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 Satz 2 und 3 wird aufgehoben.

2. In § 5 Abs. 2 Satz 2 wird das Wort „erzeugt" durch das Wort „gezeugt" ersetzt.

3. Dem § 6 wird folgender Satz angefügt:

   „Wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden."

4. § 9 wird wie folgt gefasst:

   „§ 9

   Der Unternehmer oder der in § 2 bezeichnete Inhaber der Anlage haftet im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen bis zu einem Kapitalbetrag von 600 000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 36 000 Euro."

5. § 10 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 wird die Angabe „einhunderttausend Deutsche Mark" durch die Angabe „300 000 Euro" ersetzt.

b) In Absatz 2 wird die Angabe „einhunderttausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „300 000 Euro“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 58 des Gesetzes vom 16. Februar 2001 (BGBl. I S. 266), wird wie folgt geändert:

1. In § 35 Abs. 2 Satz 2 wird das Wort „erzeugt“ durch das Wort „gezeugt“ ersetzt.

2. Dem § 36 wird folgender Satz angefügt:

   „Wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden.“

3. § 37 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In Buchstabe a wird die Angabe „2,5 Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „1,5 Millionen Euro“ ersetzt.

      bb) In Buchstabe b wird die Angabe „5 Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „3 Millionen Euro“ ersetzt.

      cc) In Buchstabe c wird die Angabe „7,5 Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „4,5 Millionen Euro“ ersetzt.

      dd) In Buchstabe d wird die Angabe „15 Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „9 Millionen Euro“ ersetzt.

      ee) In Buchstabe e wird die Angabe „40 Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „24 Millionen Euro“ ersetzt.

      ff) In Buchstabe f wird die Angabe „100 Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „60 Millionen Euro“ ersetzt.

   b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

      „(2) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer Person haftet der Ersatzpflichtige für jede Person bis zu einem Kapitalbetrag von 600 000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 36 000 Euro.“

4. § 46 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

      „(1) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfrachtführer für jede Person bis zu einem Kapitalbetrag von 600 000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 36 000 Euro.“

   b) In Absatz 2 wird die Angabe „3 200 Deutsche Mark“ durch die Angabe „1 700 Euro“ ersetzt.

5. § 50 wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1; in ihm wird die Angabe „35 000 Deutsche Mark“ durch die Angabe „20 000 Euro“ ersetzt.

   b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:

      „(2) Zur Sicherung der in diesem Unterabschnitt genannten Schadensersatzforderungen sind die Luftfahrtunternehmen verpflichtet, in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abzuschließen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren eine Sicherheit zu leisten. Die nach Absatz 1 erforderliche Unfallversicherung kann auf die Pflicht nach diesem Absatz angerechnet werden. Wird zur Sicherung eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen, so gelten für diese die besonderen Vorschriften des Gesetzes über den Versicherungsvertrag für die Pflichtversicherung. § 43 Abs. 2 bis 4 ist entsprechend anzuwenden.“

6. § 51 wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

   b) Dem neuen Absatz 1 wird folgender Absatz angefügt:

      „(2) Durch die Vorschriften dieses Unterabschnitts bleibt eine Haftung für Schäden von Fluggästen nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union unberührt.“

7. § 53 Abs. 3 wird aufgehoben.

Artikel 7

Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. Oktober 2000 (BGBl. I S. 1494), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 102 wird folgender Absatz 3 angefügt:

   „(3) Die Absätze 1 und 2 gelten für Haftpflichtversicherungsverträge des Luftfahrtunternehmens zur Deckung der Haftung aus dem Beförderungsvertrag entsprechend.“

2. § 103 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern „Der Haftpflichtversicherungsvertrag“ die Wörter „des Luftfahrzeughalters“ eingefügt.

   b) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

      „Der Haftpflichtversicherungsvertrag des Luftfahrtunternehmens muss die sich aus dem Beförderungsvertrag für das Luftfahrtunternehmen ergebende Haftung decken.“

   c) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

      „(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme bestimmt sich bei Luftfahrzeugen, mit Ausnahme der in Absatz 3 bezeichneten, für den Haftpflichtversicherungsvertrag des Luftfahrzeughalters nach § 37

des Luftverkehrsgesetzes. Für den Haftpflichtversicherungsvertrag des Luftfahrtunternehmens bestimmt sich die Mindesthöhe der Versicherungssumme nach § 46 des Luftverkehrsgesetzes.“

d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Im einleitenden Satz werden die Wörter „muß mindestens für folgende Haftungssummen Deckung nachgewiesen werden“ durch die Wörter „muss der Haftpflichtversicherungsvertrag des Luftfahrzeughalters mindestens für folgende Haftungssummen Deckung gewähren“ ersetzt.

bb) In Nummer 1 wird die Angabe „fünfunddreißigtausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „20 000 Euro“ ersetzt.

cc) In Nummer 2 wird die Angabe „fünfundsiebzigtausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „40 000 Euro“ ersetzt.

dd) In Nummer 3 wird die Angabe „fünftausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „3 000 Euro“ ersetzt.

3. In § 104 werden die Wörter „der versicherte Halter“ durch die Wörter „der Versicherungsnehmer“ ersetzt.

4. § 105 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Für die Sicherheitsleistung des Luftfahrzeughalters und des Luftfahrtunternehmens durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren gelten die Vorschriften des bürgerlichen Rechts.“

Artikel 8

Änderung des Gesetzes über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen

§ 5 des Gesetzes über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 310-12, veröffentlichten bereinigten Fassung wird wie folgt gefasst:

„§ 5

Die in diesem Gesetz bestimmten Vergünstigungen genießen Luftfahrzeuge aus Staaten, für die das Inkrafttreten des Abkommens vom 29. Mai 1933 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen (RGBl. 1935 II S. 301) im Bundesgesetzblatt bekannt gemacht worden ist.“

Artikel 9

Umstellung von Vorschriften auf Euro und Folgeänderungen

1. § 8 Abs. 3 des Bundesdatenschutzgesetzes vom 20. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2954), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Mai 2001 (BGBl. I S. 904) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

   1. In Satz 1 wird die Angabe „zweihundertfünfzigtausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „130 000 Euro“ ersetzt.

   2. In Satz 2 wird die Angabe „zweihundertfünfzigtausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „130 000 Euro“ ersetzt.

2. Das Gesetz zur Regelung der Gentechnik in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2066), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 2. November 2000 (BGBl. I S. 1478), wird wie folgt geändert:

   1. Dem § 32 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

      „Wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden.“

   2. In § 33 Satz 1 wird die Angabe „einhundertsechzig Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „85 Millionen Euro“ ersetzt.

3. Das Produkthaftungsgesetz vom 15. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2198), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 2. November 2000 (BGBl. I S. 1478), wird wie folgt geändert:

   1. Dem § 8 wird folgender Satz angefügt:

      „Wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden.“

   2. In § 10 Abs. 1 wird die Angabe „160 Millionen Deutsche Mark“ durch die Angabe „85 Millionen Euro“ ersetzt.

   3. In § 11 wird die Angabe „1 125 Deutsche Mark“ durch die Angabe „500 Euro“ ersetzt.

4. Das Umwelthaftungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2634), wird wie folgt geändert:

   1. Dem § 13 wird folgender Satz angefügt:

      „Wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden.“

   2. In § 15 Satz 1 werden die Angaben „einhundertsechzig Millionen Deutsche Mark“ durch die Angaben „85 Millionen Euro“ ersetzt.

   3. In § 22 Abs. 2 wird die Angabe „zehntausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „5 000 Euro“ ersetzt.

5. In den §§ 451c und 451e des Handelsgesetzbuches in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 18. Januar 2000 (BGBl. I S. 123) geändert worden ist, wird jeweils die Angabe „1 200 Deutsche Mark“ durch die Angabe „620 Euro“ ersetzt.

Artikel 10

Weitere Folgeänderungen

1. § 52 Abs. 2 des Gesetzes über den Bundesgrenzschutz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Oktober

1994 (BGBl. I S. 2978), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2534) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Bei einer Verletzung des Körpers, der Gesundheit oder der Freiheit ist auch der Schaden, der nicht Vermögensschaden ist, nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB durch eine billige Entschädigung in Geld auszugleichen.“

2. In § 77 Abs. 2 des Bundessozialhilfegesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1994 (BGBl. I S. 646), das zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 21. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1983) geändert worden ist, wird die Angabe „§ 847 BGB“ durch die Angabe „§ 253 Abs. 2 BGB“ ersetzt.

3. § 20 des Gesetzes über die Abgeltung von Besatzungsschäden in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 624-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Gesetz vom 16. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2441) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„§ 20

Bei einer Verletzung des Körpers oder der Gesundheit wird in den Fällen des § 4 Abs. 1 auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB eine billige Entschädigung in Geld gewährt.“

4. § 29 Abs. 2 des Atomgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 1985 (BGBl. I S. 1565), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. März 2001 (BGBl. I S. 326) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„(2) Wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann nach Maßgabe des § 253 Abs. 2 BGB auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden.“

5. In § 25d Abs. 4 des Bundesversorgungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Januar 1982 (BGBl. I S. 21), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 21. März 2001 (BGBl. I S. 403) geändert worden ist, wird die Angabe „§ 847 BGB“ durch die Angabe „§ 253 Abs. 2 BGB“ ersetzt.

6. In § 12 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Oktober 2001 (BGBl. I S. 1484) geändert worden ist, wird die Angabe „§ 847 BGB“ durch die Angabe „§ 253 Abs. 2 BGB“ ersetzt.

Artikel 11

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 7 beruhenden Teile der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung können auf Grund der einschlägigen Ermächtigung des Luftverkehrsgesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 12

Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche

Artikel 229 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. September 1994 (BGBl. I S. 2494), das zuletzt durch Artikel 8 Abs. 8 des Gesetzes vom 27. April 2001 (BGBl. I S. 751) geändert worden ist, wird folgende Vorschrift angefügt:

„§ 5

Übergangsvorschriften zum Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom [einsetzen: Datum der Ausfertigung des 2. SchadÄndG]

Die durch das Zweite Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften im

1. Arzneimittelgesetz
2. Bürgerlichen Gesetzbuch
3. Bundesberggesetz
4. Straßenverkehrsgesetz
5. Haftpflichtgesetz
6. Luftverkehrsgesetz
7. Bundesdatenschutzgesetz
8. Gentechnikgesetz
9. Produkthaftungsgesetz
10. Umwelthaftungsgesetz
11. Handelsgesetzbuch
12. Bundesgrenzschutzgesetz
13. Bundessozialhilfegesetz
14. Gesetz über die Abgeltung von Besatzungsschäden
15. Atomgesetz
16. Bundesversorgungsgesetz
17. Pflichtversicherungsgesetz und

in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

geänderten Vorschriften sind nicht anzuwenden, soweit das schädigende Ereignis vor dem 1. Januar 2002 eingetreten ist.

Artikel 13

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2002 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

I. Ziel des Gesetzes:

1. Die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, die das Recht der unerlaubten Handlungen und das Schadensersatzrecht regeln, sind seit dessen Inkrafttreten zum 1. Januar 1900 nahezu unverändert geblieben. Zwar war es der Rechtsprechung auf Grund des hohen Abstraktionsgrades der Vorschriften möglich, durch entsprechende Auslegung, aber auch durch richterliche Rechtsfortbildung, eine Reihe von Anpassungen an die gewandelten Verhältnisse vorzunehmen. Dieser Weg stößt jedoch dort an seine Grenzen, wo das Gesetz selbst Entscheidungen vorgibt. Im Laufe der Zeit zeigte sich zunehmend deutlicher, dass manche dieser Grundentscheidungen zum Schadensersatzrecht nur noch schwer mit den heutigen Verhältnissen und Wertvorstellungen in Übereinstimmung zu bringen sind. Auch die Veränderungen auf Grund des technischen Fortschritts lassen sich mit den bestehenden Vorschriften nicht immer befriedigend lösen. So sind Haftungslücken, vereinzelt auch Gerechtigkeitsdefizite entstanden, die dieses Gesetz beseitigen will.

   Dies gilt etwa für die Verantwortlichkeit von Kindern bei der Teilnahme am motorisierten Verkehr, die nach geltendem Recht ab dem vollendeten 7. Lebensjahr für den verursachten Schaden verantwortlich sind, obwohl sie nach den inzwischen vorliegenden Erkenntnissen der Entwicklungspsychologie auf Grund ihrer physischen und psychischen Fähigkeiten regelmäßig frühestens ab dem vollendeten 10. Lebensjahr imstande sind, die besonderen Gefahren des motorisierten Verkehrs zu erkennen und sich den erkannten Gefahren entsprechend zu verhalten. Dies gilt ebenso für den Ersatz des immateriellen Schadens bei Körper- und Gesundheitsverletzungen, der nach geltendem Recht grundsätzlich nur im Rahmen außervertraglicher Verschuldenshaftung gewährt wird, obwohl er unter Ausgleichsgesichtspunkten bei der Gefährdungshaftung und der Vertragshaftung gleichermaßen in Betracht kommt. Auch ist festzustellen, dass sich die Sachschadensabrechnung auf der Basis des geltenden Rechts immer mehr von dem das deutsche Schadensersatzrecht beherrschenden Grundgedanken der konkreten Schadensberechnung entfernt hat und durch die Möglichkeit fiktiver Abrechnung, wie sie etwa bei Kfz-Schäden üblich ist, dem nicht in einem gewerblichen Betrieb reparierenden Geschädigten mit der Umsatzsteuer und anderen öffentlichen Abgaben Positionen ersetzt, die er zur Behebung des Schadens nicht aufgewendet hat.

2. Hinzu kommt, dass der Anteil des Sachschadens am Gesamtaufwand der von den Haftpflichtversicherern regulierten Schäden in Deutschland überproportional hoch ist. Dies gilt in besonderem Maße für den Bereich der Kfz-Schäden. Dass hier nicht nur wegen des internationalen Vergleichs, sondern vor allem auch wegen der höheren Wertigkeit von Personenschäden eine Umschichtung notwendig ist, ist seit langem anerkannt (vgl. die Entschließungen des 34. Verkehrsgerichtstages 1996 zur Neugewichtung bei den Schadensersatzleistungen für Personen- und Sachschäden). Dabei muss eine Umschichtung nicht nur vom Sachschadensausgleich zum Personenschadensausgleich in den Blick genommen werden, sondern innerhalb des Personenschadensausgleichs auch von den leichten Verletzungen zu den schweren Verletzungen: Der Schadensausgleich bei den Personenschäden und innerhalb der Personenschäden insbesondere bei den schweren und nur längerfristig ausheilenden oder mit Dauerfolgen verbleibenden Verletzungen muss verbessert werden.

3. Erforderlich ist weiterhin, das Schadensersatzrecht an die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung anzupassen und hierzu die Haftungshöchstgrenzen der Gefährdungshaftungstatbestände heraufzusetzen. Zudem sollte gleicher Schaden unabhängig von dem die Haftung begründenden Tatbestand auch gleichermaßen ausgeglichen werden, wozu es einer Harmonisierung der Haftungshöchstgrenzen untereinander bedarf. Zugleich soll die notwendige Umstellung aller bisher in „Deutscher Mark“ ausgedrückter Haftungshöchstgrenzen auf Euro vorgenommen werden.

4. Speziell für den Bereich der Arzneimittelhaftung haben insbesondere die tragischen Fälle von Anwendern Aidsverseuchter Bluterpräparate zu einer breit angelegten Diskussion über die Notwendigkeit von Haftungsverbesserungen geführt: Ergebnis dieser Diskussion war die Erkenntnis, dass die Rechtsstellung des Arzneimittelgeschädigten in verschiedenen Punkten noch verbessert werden muss, wofür dieses Gesetz Regelungen trifft.

II. Inhalt des Gesetzes:

1. Die wichtigsten Regelungen des Gesetzes sind:

   a) die Verbesserung der Arzneimittelhaftung durch Beweiserleichterungen sowie durch Einführung eines Auskunftsanspruchs, der sich sowohl gegen den pharmazeutischen Unternehmer als auch gegen die zuständigen Behörden richtet und durch den die Möglichkeiten des Geschädigten, seinen Schadensersatzanspruch im Prozess durchzusetzen, erleichtert werden (Artikel 1 Nr. 1 und 2);

   b) die Änderung der Abrechnung von Sachschäden durch Ausschluss des Ersatzes fiktiver Umsatzsteuer (Artikel 2 Nr. 1);

   c) die Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Schmerzensgeld bei Verletzungen von Körper, Gesundheit, Freiheit oder der sexuellen Selbstbestimmung, der über die bereits jetzt erfasste außervertragliche Verschuldenshaftung hinaus auch die Gefährdungshaftung und die Vertragshaftung umfasst, sowie die Begrenzung dieses Anspruchs bei nicht vorsätzlich verursachten Verletzungen auf Schäden, die unter Berücksichtigung ihrer Art und Dauer nicht unerheblich sind (Artikel 2 Nr. 2b);

d) die Verbesserung der Rechtsstellung von Kindern, die im Kraftfahrzeug- oder Bahnverkehr einen Unfall erleiden oder verursachen, durch einen Ausschluss der Haftung und des Mitverschuldens von Kindern unter 10 Jahren bei nicht vorsätzlich herbeigeführten Unfällen und durch den Ausschluss des Unabwendbarkeitseinwands bei der Halterhaftung nach dem StVG und dem HPflG (Artikel 2 Nr. 4, Artikel 4 Nr. 1b, Artikel 5 Nr. 1);

e) die Ausweitung der Halterhaftung im Straßenverkehr auf Fahrzeuginsassen, die nicht entgeltlich und geschäftsmäßig befördert wurden (Artikel 4 Nr. 3);

f) die wegen der veränderten wirtschaftlichen Situation notwendige Anhebung einiger Haftungshöchstgrenzen (Artikel 3 Nr. 2, Artikel 4 Nr. 6 und 7, Artikel 5 Nr. 4 und 5 und Artikel 6 Nr. 3 und 4), ihre Harmonisierung untereinander sowie die Umstellung aller Haftungshöchstgrenzen auf Euro.

2. Weitere Regelungen:

a) Im Bürgerlichen Gesetzbuch (Artikel 2) wird

– § 825 zu einer jedermann in seiner sexuellen Selbstbestimmung schützenden Vorschrift umgestaltet (Nummer 3);

– die Sonderregelung der Deliktsfähigkeit von Gehörlosen nach § 828 Abs. 2 Satz 2 aufgehoben;

– ein neuer § 839a eingestellt, wonach der gerichtliche Sachverständige – unabhängig davon, ob er beeidigt worden ist – für ein vorsätzlich oder grob fahrlässig unrichtig erstattetes Gutachten zivilrechtlich auf Schadensersatz haftet (Nummer 5).

b) Im Straßenverkehrsgesetz (Artikel 4) wird

– eine Haftung des Halters eines Anhängers für Schäden beim Betrieb des aus Kraftfahrzeug und Anhänger bestehenden Gespanns eingeführt (Nummern 1a und c, 2, 9, 10);

– der Ausschluss der Halterhaftung geändert: die Berufung auf ein „unabwendbares Ereignis“ wird durch die Berufung auf „höhere Gewalt“ ersetzt (Nummer 1b);

– der Transport gefährlicher Güter auf der Straße mit besonderen Haftungshöchstgrenzen versehen, soweit der Schaden auf dem beförderten gefährlichen Gut beruht (Nummer 7);

– die bereits nach der geltenden Rechtslage bestehende Haftung für gepanzerte Gleiskettenfahrzeuge von den Haftungshöchstgrenzen ausgenommen (Nummer 7).

c) Im Haftpflichtgesetz (Artikel 5) wird der Unabwendbarkeitseinwand für innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße betriebene Schienenbahnen entfallen und eine Haftung nur noch bei „höherer Gewalt“ ausgeschlossen (Nummer 1).

d) Im Luftverkehrsgesetz (Artikel 6) wird die Mindestversicherungssumme der obligatorischen Passagier-Unfallversicherung (OPUV) nach § 50 LuftVG auf Euro umgestellt (Nummer 5a). Daneben wird eine obligatorische Deckungsvorsorgeverpflichtung (Haftpflichtversicherung oder Sicherheitsleistung) für die Haftung des Luftfahrtunternehmens aus dem Beförderungsvertrag nach den §§ 44 ff. LuftVG eingeführt (Nummer 5b), die in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung konkretisiert wird (Artikel 7). Dort werden zugleich die Mindestdeckungssummen für die obligatorische Haftpflichtversicherung für Drittschäden bei insoweit nach § 103 Abs. 3 LuftVZO privilegierten Luftfahrzeugen auf Euro umgestellt.

e) Im Gesetz über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen wird das Bekanntmachungsverfahren für die Erweiterung des Geltungsbereichs des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen vom 29. Mai 1933 vereinfacht (Artikel 8).

f) Im Produkthaftungsgesetz (Artikel 8 Abs. 3) wird die Selbstbeteiligung nach § 11 auf Euro umgestellt (Nummer 3).

III. Regelungsschwerpunkte:

1. Verbesserung der Rechtsstellung des Anwenders von Arzneimitteln

Über eine Änderung der Arzneimittelhaftung wird seit dem Skandal um Aids-verseuchte Blutprodukte diskutiert. Auch der 3. Untersuchungsausschuss aus der 12. Legislaturperiode befasste sich in diesem Zusammenhang mit Fragen der Arzneimittelhaftung und forderte in seinem Schlussbericht, die Rechtslage zugunsten der Geschädigten zu verbessern.

Ausgehend von dem Bericht der seinerzeit von der Bundesregierung eingesetzten interministeriellen Arbeitsgruppe Arzneimittelhaftung (Bundesratsdrucksache 1012/96) sah der Entwurf eines 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes aus der 13. Legislaturperiode vor, die beweisrechtliche Stellung des Arzneimittelgeschädigten ausschließlich durch Auskunftsansprüche zu stärken. Beim Vorliegen tatsächlicher Anhaltspunkte dafür, dass ein Arzneimittel einen Schaden verursacht haben kann, sollte der Betroffene vom pharmazeutischen Unternehmer und von den Behörden, die für die Zulassung und Überwachung von Arzneimitteln zuständig sind, Auskunft verlangen können, um so besser den von ihm geforderten Darlegungs- und Beweisanforderungen genügen zu können.

Der vorliegende Entwurf greift die Idee eines Auskunftsanspruchs wieder auf, ohne dabei stehen zu bleiben. Neben dem Auskunftsanspruch werden zugunsten des Arzneimittelanwenders eine Reihe von Beweiserleichterungen eingeführt. So wird in Übereinstimmung mit der Produkthaftungsrichtlinie die Beweislast dafür umgekehrt, dass die schädlichen Wirkungen des Arzneimittels ihre Ursache im Bereich der Entwicklung oder der Herstellung haben. Und um die Schwierigkeiten des Arzneimittelanwenders beim Nachweis der Kausalität zu erleichtern, soll in Anlehnung an das Umwelthaftungsgesetz eine Kausalitätsvermutung für Fälle eingeführt werden, in denen das Arzneimittel nach den Gegebenheiten des Einzelfalls geeignet ist, den Schaden zu verursachen. Auf diese Weise kann der besonders schwierigen Beweissituation des geschädigten Anwenders

eines Arzneimittels Rechnung getragen werden, ohne dem pharmazeutischen Unternehmer eine Verdachtshaftung aufzuerlegen, die haftungsrechtlich weder systemkonform noch interessengerecht wäre. Die materiellen Voraussetzungen des arzneimittelrechtlichen Schadensersatzanspruchs bleiben indes unverändert.

2. Änderung der Sachschadensabrechnung

Ein weiterer Schwerpunkt des Entwurfs liegt in einer Modifizierung der Abrechnung von Sachschäden. Ausgangspunkt der Überlegungen sind die drei wesentlichen Grundsätze, die das Schadensersatzrecht bestimmen: der Grundsatz der Totalreparation, der einen vollständigen Schadensausgleich für den Geschädigten vorsieht, der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit, nach dem von mehreren gleichwertigen Wegen zur Schadensbeseitigung der wirtschaftlich vernünftigste zu wählen ist und das Verbot einer Überkompensation, nach dem der Schadensersatz nicht über die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands hinausgehen und zu einer Bereicherung des Geschädigten führen darf. Der Entwurf verfolgt bei Erhaltung der Dispositionsfreiheit des Geschädigten das Anliegen, den Grundgedanken einer konkreten Schadensabrechnung wieder stärker in den Mittelpunkt zu rücken und die Gefahr einer Überkompensation dadurch zu verringern, dass der Umfang des Schadensersatzes stärker als bisher daran ausgerichtet wird, welche Dispositionen der Geschädigte tatsächlich zur Schadensbeseitigung trifft. Zu diesem Zweck soll Umsatzsteuer nur noch dann und in dem Umfang als Schadensersatz erstattet werden, als sie zur Schadensbeseitigung tatsächlich angefallen ist. Der Ersatz „fiktiver“ Umsatzsteuer wird ausgeschlossen.

Nach derzeitiger Rechtslage (§ 249 BGB) kann der Geschädigte, der einen Körper- oder Sachschaden erlitten hat, frei darüber entscheiden, ob er die Herstellung des ursprünglichen Zustands durch den Schädiger ausführen lässt (das wäre nach § 249 Satz 1 BGB der gesetzliche Regelfall, der aber keine praktische Bedeutung mehr hat) oder ob er statt der Herstellung durch den Schädiger den dafür erforderlichen Geldbetrag verlangt. Dem Gesetzeswortlaut kann nicht eindeutig entnommen werden, ob unter dem „dafür erforderlichen Geldbetrag“ der Betrag für eine wirklich durchgeführte oder auch der Betrag für eine nur gedachte Schadensbeseitigung zu verstehen ist. Die höchstrichterliche Rechtsprechung hat sich bei der Abrechnung des reinen Sachschadens, im Unterschied zu der Abrechnung von Personenschäden und Sachfolgeschäden (z. B. Sachverständigenkosten, Kosten für die Anmietung einer Ersatzsache während der Dauer der Schadensbeseitigung), für die zuletzt genannte Betrachtungsweise entschieden und räumt dem Geschädigten insoweit die Möglichkeit einer fiktiven Schadensabrechnung ein (BGHZ 54, 82; 61, 56; 61, 346; 63, 184; 66, 241). Hier kann der Geschädigte – unabhängig von seinem Umgang mit der beschädigten Sache – fiktiv auf Gutachtenbasis abrechnen und erhält z. B. die Kosten, die bei einer Reparatur in einer Fachwerkstatt anfallen würden auch dann ersetzt, wenn er eine Reparatur billiger durchführen lässt, selbst repariert oder sogar ganz auf eine Behebung des Sachschadens verzichtet.

Diese Form der abstrakten Schadensabrechnung kann insoweit zu einer Überkompensation führen, als dem Geschädigten Schadensposten ersetzt werden, die nach dem von ihm selbst gewählten Weg zur Schadensbeseitigung gar nicht angefallen sind. Das liegt an der Bezugsgröße, die die Rechtsprechung der fiktiven Abrechnung von Sachschäden zugrunde legt, nämlich die „für die Behebung des Schadens üblicherweise erforderlichen Reparaturkosten“ (vgl. z. B. BGH NJW 1973, 1647; BGH VersR 1985, 865; BGH NJW 1989, 3009; BGH NJW 1992, 1618). Diese Kosten werden zu einem erheblichen Teil durch preisbildende Faktoren geprägt, deren Wert den an dem Reparaturvorgang direkt Beteiligten in keiner Weise zugute kommt, da es sich um „durchlaufende Posten“ in Form von Steuern, Abgaben und Lohnnebenkosten handelt. Als Bestandteile des Preises gehen sie in die Schadensersatzsumme ein. Der Geschädigte hat jedoch, wenn er selbst repariert oder auf eine Beseitigung des Sachschadens ganz verzichtet, aus dem ihm zufließenden Schadensersatz keinerlei Ausgaben dieser Art zu entrichten. Sieht man einmal von den reinen Sachkosten einer Reparatur ab, so steht fest, dass der Geschädigte, der seinen Schaden selbst repariert, für seine Mühewaltung in Form dieses Schadensersatzes einen ungleich höheren Betrag vereinnahmt, als der mit der Reparatur beauftragte Arbeitnehmer netto erhält sowie das Reparaturunternehmen an Gewinn aus diesem Geschäft erzielt.

Aus diesem Grund sah der Entwurf eines 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes aus der 13. Legislaturperiode vor, dass bei einer fiktiven Abrechnung von Sachschäden die öffentlichen Abgaben außer Ansatz bleiben sollten. Dieser Vorschlag ist indes auf vielfältige Kritik gestoßen. Dabei wurde vor allem bemängelt, dass der Begriff der „öffentlichen Abgaben“ zu unbestimmt und für die Rechtspraxis nicht handhabbar sei. Der Entwurf trägt dieser Kritik Rechnung und verzichtet auf einen Abzug sämtlicher öffentlicher Abgaben. Er sieht stattdessen vor, dass die gesetzliche Umsatzsteuer nur dann und nur insoweit zu ersetzen ist, als sie zur Schadensbeseitigung tatsächlich anfällt. Im Gegensatz zu dem Begriff der „öffentlichen Abgaben“ ist der Verweis auf die gesetzliche Umsatzsteuer eindeutig und von der Praxis leicht zu handhaben. Die Umsatzsteuer bildet auch den größten Faktor unter den „durchlaufenden Posten“, der bei dem Geschädigten nur dann verbleiben soll, wenn er tatsächlich zur Schadensbeseitigung angefallen ist.

Die Neuregelung beschränkt sich auf die Restitutionsfälle des § 249 BGB und bezieht die Kompensationsfälle des § 251 BGB nicht ein. Beide Fälle sind im Hinblick auf ihre Voraussetzungen und Rechtsfolgen, wie sie von der Rechtsprechung konkretisiert worden sind (vgl. Haug, VersR 2000, 1329 ff.; 1471 ff.), zu unterscheiden: § 249 BGB wird von der Rechtsprechung (BGHZ 92, 85, 87 f.) – unabhängig davon, ob es sich um die Beschädigung eines Kfz oder einer anderen Sache handelt – immer dann herangezogen, wenn eine Herstellung der beschädigten Sache selbst oder die Beschaffung einer gleichartigen und gleichwertigen Ersatzsache möglich ist. Hier erhält der Geschädigte das Integritätsinteresse ersetzt, d. h. er erhält die für die Herstellung erforderlichen Kosten (Staudinger-Schiemann, BGB, § 249, Rdnr. 211). § 251 BGB wird von der Rechtsprechung (BGHZ 92, 85) nur in den seltenen Fällen herangezogen, in denen die Sache zerstört und auch die Beschaffung einer gleichartigen und gleichwertigen Ersatzsache nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich ist. Hier erhält der Geschädigte das Wertinteresse ersetzt, d. h. er erhält Ersatz für die Wertminderung, die sein Vermögen durch das

Schadensereignis erlitten hat (Staudinger-Schiemann, BGB, § 249, Rdnr. 211).

Vor diesem Hintergrund kann eine Einschränkung der Sachschadensabrechnung durch einen Ausschluss fiktiver Umsatzsteuer nur für die Restitutionsfälle des § 249 BGB in Betracht kommen: Nur wenn die Voraussetzungen des § 249 BGB vorliegen, eine Herstellung also möglich ist, kann der Geschädigte auf sie verwiesen werden, will er sich nicht einen Umsatzsteuerabzug gefallen lassen. Und nur wenn der Geschädigte den Schadensersatz in Geld zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands erhält, ist es gerechtfertigt, ihn einzuschränken, falls er ihn hierzu nicht verwendet. Ist indes die Herstellung nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich, wie dies § 251 BGB voraussetzt, kann der Geschädigte hierauf auch nicht verwiesen werden. Erhält er den Schadensersatz in Geld nicht zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands, sondern – gerade weil der ursprüngliche Zustand nicht wiederhergestellt werden kann – zum Ausgleich seiner Vermögensminderung, wäre eine Einschränkung dieses Ausgleichsanspruchs nicht sachgerecht.

Bei Erarbeitung des Gesetzentwurfs ist auch eine noch grundlegendere Reform des Sachschadensrechts erwogen worden. Dabei stellte sich insbesondere die Frage, ob der gedankliche Ausgangspunkt der derzeitigen Schadensersatzpraxis, nach dem die fiktiven Reparaturkosten auch dann den Maßstab für die Berechnung der Schadenshöhe bilden, wenn der Geschädigte eine Reparatur gar nicht vornimmt, sondern einen anderen Weg zur Schadensbeseitigung wählt, ganz aufgegeben werden soll. Man könnte stattdessen überlegen, ob der Maßstab für die Höhe des Sachschadensersatzes nicht in allen Fällen danach bestimmt werden sollte, welche Maßnahmen der Geschädigte konkret zur Schadensbeseitigung ergreift. Im Falle einer durchgeführten Reparatur könnten dies z. B. die tatsächlichen Reparaturkosten, im Falle einer Ersatzbeschaffung die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert der Sache vor der Beschädigung und dem Restwert der Sache nach der Beschädigung sein. Und wenn der Geschädigte auf eine Reparatur oder Ersatzbeschaffung ganz verzichtet und sich damit gegen die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands entscheidet, könnte es unter rechtssystematischen Gesichtspunkten konsequenter sein, nur das Wertsummeninteresse zu ersetzen, nämlich die Differenz zwischen dem Verkehrswert der Sache im unbeschädigten und im beschädigten Zustand.

Eine derart umfassende Reform des Sachschadensrechts hätte allerdings den Nachteil, dass dadurch eine langjährige und bis ins einzelne ausdifferenzierte Rechtsprechung grundlegend in Frage gestellt würde. Für die erreichte Rechtssicherheit in diesem Bereich hätte das kaum abschätzbare Folgen. Dabei war auch zu berücksichtigen, dass das derzeitige System der Schadensabwicklung auf der Grundlage fiktiver Reparaturkosten den Verkehrskreisen wohl vertraut ist und – was seine technische Abwicklung betrifft – im Wesentlichen reibungslos funktioniert. Vor diesem Hintergrund wurden die Überlegungen für eine umfassendere Reform des Sachschadensrechts zurückgestellt. Es empfahl sich vielmehr, mit der Regelung zum Nichtersatz von fiktiver Umsatzsteuer eine behutsame Korrektur an dem bestehenden System vorzunehmen und es im Übrigen der Rechtsprechung zu überlassen, das Sachschadensrecht zu konkretisieren und weiterzuentwickeln.

3. Neuregelung des Anspruchs auf Ersatz von Nichtvermögensschäden (Schmerzensgeld)

Mit dem Entwurf wird der Anspruch auf immateriellen Schadensersatz in Form von Schmerzensgeld bei Verletzungen von Körper, Gesundheit, Freiheit und sexueller Selbstbestimmung grundlegend neu geordnet. Das Anliegen des Entwurfs ist es, die Diskrepanz zu schließen, die nach der derzeitigen Rechtslage zwischen Fällen der außervertraglichen Verschuldenshaftung auf der einen Seite und Fällen der Gefährdungshaftung und der Vertragshaftung auf der anderen Seite besteht. Gerade für Fälle schwerer Verletzungen der eingangs genannten Rechtsgüter ist die bei der Gefährdungshaftung und der Vertragshaftung durch den Ausschluss immateriellen Schadensersatzes bestehende Haftungslücke nicht mehr hinzunehmen. Dafür erscheint es im Gegenzug gerechtfertigt, den Anspruch auf Schmerzensgeld in Fällen von leichteren Verletzungen, die nicht vorsätzlich beigebracht wurden, zu beschränken.

Das geltende deutsche Zivilrecht gewährt bisher Schmerzensgeld nahezu ausschließlich im Rahmen der außervertraglichen Verschuldenshaftung. Die (verschuldensunabhängige) Gefährdungshaftung sieht demgegenüber regelmäßig nicht die Gewährung von Schmerzensgeld vor. Dies betrifft so wichtige Bereiche wie die Haftung nach dem Arzneimittelgesetz, dem Produkthaftungsgesetz, dem Umwelthaftungsgesetz und dem Straßenverkehrsgesetz. Auch im Rahmen der Vertragshaftung gibt es bisher keinen gesetzlichen Anspruch auf Schmerzensgeld. Aus der Sicht des Verletzten sind diese Unterschiede unverständlich, wird doch bei ein und derselben Verletzung der immaterielle Schaden je nach dem Haftungsgrund mal durch die Gewährung von Schmerzensgeld ausgeglichen und mal nicht. Der Entwurf beseitigt diese Unterschiede. Es wird ein einheitlicher und übergreifender Anspruch auf Schmerzensgeld bei Verletzungen von Körper, Gesundheit, Freiheit oder sexueller Selbstbestimmung geschaffen, der nicht mehr danach unterscheidet, auf welchem Rechtsgrund die Haftung für die Verletzung beruht.

Damit setzt der Entwurf auch einen Schlusspunkt unter eine jahrelange Debatte um die Einführung eines Schmerzensgelds für die (verschuldensunabhängige) Gefährdungshaftung, in der zuletzt die Forderungen nach einer Einführung immer zahlreicher und nachhaltiger wurden (vgl. die entsprechenden Beschlüsse der Verkehrsgerichtstage 1995, 1998 und 2000). Zugleich wird einer Entschließung des Bundesrates vom 19. Juli 1998 (Bundesratsdrucksache 554/98) entsprochen. Für die Einführung eines solchen Schmerzensgeldes sprach zunächst der wichtige Gesichtspunkt eines verbesserten Opferschutzes. Erlittene Körper- oder Gesundheitsschäden verlangen nach einem Ausgleich auch des immateriellen Schadens nicht nur dann, wenn sie schuldhaft herbeigeführt wurden, sondern auch dann, wenn der Anspruchsgegner eine Gefahr gesetzt hat, die eine Haftung begründet und sich in der erlittenen Verletzung realisiert hat. Dem steht auch nicht entgegen, dass das Schmerzensgeld nach gefestigter Rechtsprechung neben der Ausgleichs- auch eine Genugtuungsfunktion hat, die bei einer verschuldensunabhängigen Haftung irrelevant ist. Denn auch die

Rechtsprechung selbst stellt die Ausgleichsfunktion des Schmerzensgeldes immer mehr in den Vordergrund (Geiß, DAR 1998, 416, 420; Müller, ZRP 1998, 258, 260). Und im Verschuldensfalle kann die Genugtuung weiterhin bei der konkreten Bemessung des Schmerzensgeldes berücksichtigt werden, wenn dies im Einzelfall notwendig erscheint.

Für die Einführung eines Schmerzensgeldes bei Gefährdungshaftung sprach weiterhin die Angleichung an die europäischen Nachbarrechtsordnungen, die für die Gewährung von Schmerzensgeld eine Differenzierung nach dem Verschulden im Allgemeinen nicht kennen (vgl. die Zusammenstellung bei v. Bar, Gemeineuropäisches Deliktsrecht, Band II, Rdnr. 366).

Daneben waren auch Zweckmäßigkeitsüberlegungen maßgeblich. Denn sämtliche Gefährdungshaftungstatbestände werden vom allgemeinen Deliktsrecht überlagert, das bei Begründung eines Schuldvorwurfs auch die Gewährung von Schmerzensgeld vorsieht. Diese partielle Deckungsgleichheit führt dazu, dass nach der bestehenden Rechtslage in allen Fällen der Gefährdungshaftung, bei denen ein Körperschaden auszugleichen ist, immer auch geprüft werden muss, ob die Voraussetzungen der Deliktshaftung vorliegen, damit über die Gewährung oder Nichtgewährung des Schmerzensgeldes entschieden werden kann. Dadurch wird ein wesentliches Ziel der Gefährdungshaftung, nämlich für bestimmte Bereiche Ausgleichsmechanismen auf der Grundlage einer einfachen objektiven Risikozuweisung zu schaffen, praktisch außer Kraft gesetzt. Die in diesem Zusammenhang zu beobachtende, ausufernde Postulierung von Verkehrs- oder Verkehrssicherungspflichten zur Begründung des Schuldvorwurfs hat in der Substanz für viele Bereiche der Deliktshaftung einen in den Ergebnissen einer Gefährdungshaftung angenäherten Schutz erzeugt. Eine positive Regelung hätte damit auch einen erheblichen Rationalisierungseffekt für die gerichtlichen Verfahren zur Folge.

Ein wichtige Abweichung gegenüber dem Entwurf eines 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes aus der 13. Legislaturperiode besteht allerdings darin, dass ein Anspruch auf Schmerzensgeld im Rahmen der Gefährdungshaftung nicht mehr von besonderen und deutlich einschränkenden Voraussetzungen abhängig gemacht werden kann, sondern genau den gleichen Voraussetzungen unterliegt, die auch für die außervertragliche Verschuldenshaftung gelten. Bei unterschiedlichen Voraussetzungen bestünde die Gefahr, den oben dargestellten Rationalisierungseffekt zu unterlaufen. Auch die Einheit der Rechtsordnung spricht dafür, die Gewährung von Schmerzensgeld von einem gleichen und einheitlichen Maßstab abhängig zu machen, der aus Gründen des Opferschutzes nicht zu hoch bemessen sein darf.

Mit der Ausweitung des Schmerzensgeldanspruchs auf die – grundsätzlich verschuldensabhängige – Vertragshaftung wird eine auch gegenüber dem Entwurf eines 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes aus der 13. Legislaturperiode erhobene Forderung (vgl. Stellungnahme des Deutschen Anwaltvereins, AnwBl. 1998, 329) aufgegriffen und das Schadensersatzrecht auch insoweit den europäischen Nachbarrechtsordnungen angeglichen, die etwa in Frankreich oder dem Vereinigten Königreich eine Beschränkung des Schmerzensgeldes auf außervertragliche Ansprüche nicht kennen (Braschos, Der Ersatz immaterieller Schäden im Vertragsrecht, 1979, S. 169 ff., 226 f.; Diedrich, MDR 1994, 525). Bereits 1906 hatte das Reichsgericht Zweifel an der Sinnhaftigkeit der im geltenden Recht für den Schmerzensgeldanspruch enthaltenen Differenzierung zwischen vertraglichen und außervertraglichen Ansprüchen angemeldet und angemerkt, dass „ein innerer Grund für die Verschiedenheit der Haftung aus Verträgen und aus unerlaubten Handlungen vielleicht nicht aufzufinden ist“ (RGZ 65, 21). Seitdem ist für den Ersatz des immateriellen Schadens in der Rechtswissenschaft (Braschos, a. a. O., S. 40 f., 252 f., m. w. N.), insbesondere aber auch im Rahmen der Überlegungen zur Überarbeitung des Schuldrechts (vgl. Hohloch, in Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts, Band I, S. 375, 438), vielfach eine Angleichung des Vertrags- und des Deliktsrechts gefordert worden. Diesen Forderungen kommt das Gesetz mit der Ausweitung des Schmerzensgeldes auf die Vertragshaftung nach. War im Rahmen der Vertragshaftung ein Schmerzensgeld bisher nur bei vertraglicher Vereinbarung geschuldet, soll diese Rechtsfolge zukünftig bereits kraft Gesetzes eintreten, wenn es im Rahmen eines Vertragsverhältnisses zu Verletzungen von Körper, Gesundheit, Freiheit und sexueller Selbstbestimmung gekommen ist. Bereits nach geltendem Recht war die Beschränkung von Schmerzensgeldansprüchen auf die außervertragliche Haftung im Ergebnis weitgehend irrelevant, da Schmerzensgeld stets die Verletzung von Körper, Gesundheit, Freiheit oder sexueller Selbstbestimmung, also auch deliktisch geschützter Rechtsgüter voraussetzt. Vom Haftungsgrund abhängige Ergebnisse konnten im Einzelfall wegen der unterschiedlichen deliktischen oder vertraglichen Gehilfenhaftung nach § 831 BGB einerseits und § 278 BGB andererseits, wegen der unterschiedlichen Verjährungsregelung und wegen der Beweislastregel des § 282 BGB auftreten. Eine Vereinheitlichung der Verjährungsvorschriften wird durch den Entwurf eines Schuldrechtsmodernisierungsgesetzes erfolgen, so dass es insoweit zukünftig keinen Unterschied machen wird, ob ein Schmerzensgeldanspruch auf Vertrag oder Delikt gestützt wird. Die unterschiedliche Zurechnung von Gehilfenverhalten und die Beweislastumkehr für das Verschulden in § 282 BGB können aber jedenfalls dann keinen ausreichenden Differenzierungsgrund für die Schmerzensgeldgewährung mehr abgeben, wenn der Gesetzgeber durch die Ausdehnung des Schmerzensgeldes auf die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung der Ausgleichsfunktion größeres Gewicht verleiht.

Infolge der Aufgabe dieser Differenzierung zwischen außervertraglicher und vertraglicher Haftung sollte es künftig nur noch selten zu einer ergänzenden Anwendung der deliktischen Haftung auf typische Vertragshaftungsfälle kommen. Dies gilt etwa für den Bereich der Arzthaftung. Zukünftig wird es nicht mehr notwendig sein, ihrer Natur nach vertragliche Ansprüche wegen eines Behandlungs- oder Aufklärungsfehlers zugleich über das Deliktsrecht abzuwickeln, um ein Schmerzensgeld zu erhalten.

Die Ausweitung des Anspruchs auf Schmerzensgeld wird nicht unerhebliche ökonomische Auswirkungen haben, wobei auch die psychologische Wirkung eines solchen Schritts nicht unterschätzt werden darf. Rein summenmäßig lassen sich die finanziellen Auswirkungen der allgemeinen Einführung eines Schmerzensgeldes in der Gefährdungshaftung und der Vertragshaftung allerdings nicht quantifizieren. Die folgenden Gesichtspunkte sprechen jedoch dafür, dass die

Auswirkungen insgesamt überschaubar bleiben werden. So ist zu berücksichtigen, dass die Gefährdungshaftung bereits jetzt von der allgemeinen Deliktshaftung überlagert wird. Mit der Einführung des Schmerzensgeldes in den Gefährdungshaftungsfällen werden also nur dort Mehrbelastungen bewirkt, wo bislang eine deliktische Haftung nicht eingreift. Entsprechendes gilt für die Ausweitung auf die Vertragshaftung.

Größere Auswirkungen werden sich vor diesem Hintergrund am ehesten im Bereich der Arzneimittelhaftung ergeben. Anders als die allgemeine Produkthaftung (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG und §§ 823 ff. BGB), sieht die Haftung nach § 84 AMG nämlich vor, dass auch für Entwicklungsrisiken gehaftet werden soll. Angesichts der ausgebreiteten Zulassungsüberprüfungen von Arzneimitteln wird davon auszugehen sein, dass aber gerade in dem Bereich der nicht erkennbaren und nicht prognostizierbaren Nebenwirkungen (und dies sind im Kern die Entwicklungsrisiken) die Hauptschadensursachen liegen. Allerdings ist wiederum einschränkend zu berücksichtigen, dass auch in diesem Bereich die Haftung wegen Verletzung von Produktbeobachtungspflichten eingreifen kann, weshalb Entwicklungsrisiken, die sich in zeitlicher Abfolge manifestieren, auch heute schon zu deliktischen Ansprüchen unter Einschluss von Schmerzensgeld führen können.

Die erhebliche Ausweitung des Ersatzes von Schmerzensgeld auf Fälle der Gefährdungshaftung und der vertraglichen Haftung verfolgt das Ziel, gerade den Opfern schwerer Verletzungen zu helfen, für die die bestehende Rechtslage besonders unbefriedigend ist. Dafür erscheint es im Gegenzug gerechtfertigt, den Ersatz von Schmerzensgeld in Fällen von leichten Verletzungen einzuschränken, was durch die Rechtsprechung bei reinen Bagatellverletzungen bereits auf Grundlage des geltenden Rechts erfolgt. Auf diese Weise soll eine Konzentration der zur Verfügung stehenden Mittel auf die Fälle schwererer Verletzungen erreicht werden. Zugleich werden die finanziellen Folgen einer Ausweitung des Schmerzensgelds auf die Gefährdungshaftung und die Vertragshaftung begrenzt. Der Entwurf sieht zu diesem Zwecke ausdrücklich eine Bagatellgrenze für die Gewährung von Schmerzensgeld vor. Ein Anspruch auf Schmerzensgeld soll – mit Ausnahme von Vorsatztaten – zukünftig nur noch dann bestehen, wenn der Schaden unter Berücksichtigung seiner Art und Dauer nicht unerheblich ist.

4. Verbesserung der Rechtsstellung von Kindern im Verkehr

Ein wichtiges Ziel des Gesetzgebungsvorhabens ist es, die haftungsrechtliche Situation von Kindern im motorisierten Verkehr nachhaltig zu verbessern. Nach den Erkenntnissen der Entwicklungspsychologie kann es mittlerweile als gesichert gelten, dass Kinder auf Grund ihrer physischen und psychischen Fähigkeiten regelmäßig frühestens ab Vollendung des 10. Lebensjahres imstande sind, die besonderen Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs zu erkennen und sich den erkannten Gefahren entsprechend zu verhalten. Dies liegt zum einen an den körperlichen Bedingungen, auf Grund derer es Kindern bis zum 10. Lebensjahr nicht möglich ist, Entfernungen und Geschwindigkeiten richtig einschätzen. Zum anderen stehen kindliche Eigenheiten wie Lauf- und Erprobungsdrang, Impulsivität, Affektreaktionen, mangelnde Konzentrationsfähigkeit und gruppendynamisches Verhalten oft einem „verkehrsgerechten Verhalten“ entgegen.

Aus diesen Erkenntnissen, die auch bereits Anlass für entsprechende Beschlüsse des Verkehrsgerichtstages in den Jahren 1983, 1991, 1998 und 2000 waren, zieht der Entwurf die notwendigen Konsequenzen. Durch eine Ergänzung von § 828 BGB werden Kinder vor Vollendung des zehnten Lebensjahres grundsätzlich von einer Haftung für Schäden bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienen- oder Schwebebahn freigestellt. Da § 828 BGB auch für den Mitverschuldenseinwand (§ 254 BGB, § 9 StVG, § 4 HPflG) maßgebend ist, wirkt sich diese Änderung auch auf ihn aus, und führt dazu, dass Kindern unter 10 Jahren in den Fällen des neuen § 828 Abs. 2 BGB ein Mitverschulden nicht entgegengehalten werden kann. Ausgenommen von der Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit sollen allerdings vorsätzlich herbeigeführte Schäden sein, da insoweit eine Überforderung des Kindes als schadensursächlich auszuschließen ist. Ergänzend wird für den motorisierten Verkehr der Entlastungsbeweis des unabwendbaren Ereignisses in § 7 Abs. 2 StVG, § 1 Abs. 2 HPflG gestrichen und durch den Einwand der höheren Gewalt ersetzt.

Die Neuregelung unterscheidet nicht, ob das Kind Opfer oder „Täter“ eines Unfalls ist. Denn welche dieser beiden Möglichkeiten sich verwirklicht, hängt oft vom Zufall ab: Kann der Kraftfahrer dem plötzlich auf die Straße laufenden Kind noch ausweichen und fährt er deshalb gegen einen Baum, ist das Kind aktiver Verursacher des Unfalls und damit „Täter“, kann er hingegen nicht mehr ausweichen und erfasst er das Kind, ist es Opfer.

Die Folge dieser Regelung wird eine vermehrte Kostentragung des anderen Unfallbeteiligten sein: Hat der von einem Kind Geschädigte nach geltendem Recht für den erlittenen Schaden nur dann selbst aufzukommen, wenn das Kind das siebte Lebensjahr noch nicht vollendet hat (§ 828 Abs. 1 BGB) oder mangelnde Einsichtsfähigkeit die Deliktsfähigkeit ausnahmsweise ausschließt (§ 828 Abs. 2 Satz 1 BGB) und auch eine Haftung des Aufsichtspflichtigen (§ 832 BGB) entfällt, so werden diese Fälle zunehmen, wenn für den Bereich des motorisierten Verkehrs die Deliktsfähigkeit auf das vollendete 10. Lebensjahr heraufgesetzt wird. Damit ist die schwierige Frage nach einer interessengerechten Verteilung der Kostenlast zwischen dem nicht verantwortlichen Schadensverursacher und dem – abgesehen von der gesetzten Betriebsgefahr – nicht verursachenden Geschädigten gestellt. Sie grundsätzlich Letzterem zuzuweisen, ist ein Weg, den bereits das geltende Recht vorzeichnet. Erscheint dies im Einzelfall nicht gerechtfertigt, kann die Billigkeitshaftung nach § 829 BGB, die nach dieser Änderung von der Praxis stärker als zuvor in den Blick genommen werden muss, zu angemessenen Ergebnissen führen. Im Übrigen schützt vor dem Risiko durch einen nicht Verantwortlichen geschädigt zu werden – ebenso wie in den Fällen, in denen bereits jetzt kein Anspruchsgegner zur Verfügung steht – nur der Abschluss einer entsprechenden Versicherung.

Die besondere Überforderungssituation von Kindern im Verkehr, über die sowohl in der Psychologie als auch in der Rechtswissenschaft weitgehend Einigkeit herrscht, rechtfertigt es auch, mit der vorgesehenen Neuregelung eine gleich-

sam sektorale Bestimmung der Deliktsfähigkeit für das Verkehrsgeschehen vorzunehmen. Es gibt kaum eine andere Situation des täglichen Lebens, der Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr in gleicher Weise ausgesetzt sind und die sie in gleicher Weise überfordert. Dieser Tatsache muss der Gesetzgeber durch eine Rechtsänderung Rechnung tragen. Die bereits seit langem kontrovers geführte Diskussion über eine sachgerechte Festlegung der allgemeinen Deliktsfähigkeit (vgl. v. Bar, Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts, Band II, S. 1681, 1762, 1774 ff.; Scheffen, ZRP 1991, 458) ist damit immerhin für einen wichtigen Teilbereich abgeschlossen.

5. Ausweitung der Kfz-Halterhaftung auf unentgeltlich beförderte Insassen

Nach der derzeitigen Rechtslage schließt § 8a StVG die in einem Kraftfahrzeug unentgeltlich und nicht geschäftsmäßig beförderten Mitfahrer von der Gefährdungshaftung des § 7 StVG aus. Dabei handelt es sich um eine Haftungslücke, die nur historisch erklärt werden kann. Das Gesetz folgt einer Empfehlung des Deutschen Verkehrsgerichtstags aus dem Jahre 1995 und bezieht auch die unentgeltlich beförderten Mitfahrer in den Schutz der Gefährdungshaftung des § 7 StVG ein. Damit wird die Gefährdungshaftung des § 7 StVG in Zukunft umfassend und ohne Rücksicht darauf gelten, ob sich der Geschädigte im Kraftfahrzeug oder außerhalb des Kraftfahrzeugs aufgehalten hat.

6. Anhebung und Harmonisierung der Haftungshöchstgrenzen

Die von einem Verschulden unabhängigen Haftungssysteme (Gefährdungshaftungen) enthalten im deutschen Recht – als Korrelat zur Verschuldensunabhängigkeit und zwecks Versicherbarkeit zu angemessenen Bedingungen – grundsätzlich betragsmäßige Haftungsbegrenzungen (Haftungshöchstbeträge). Dabei wird im Allgemeinen zwischen individuellen, d. h. auf den einzelnen Geschädigten bezogenen Haftungshöchstbeträgen und globalen, d. h. auf alle durch dasselbe Ereignis Geschädigten bezogenen Haftungshöchstbeträgen unterschieden. Die konkrete Bemessung dieser Haftungshöchstbeträge orientiert sich dabei im Allgemeinen an einem durchschnittlichen Großschadensbetrag. Bis zu diesen Grenzen werden die unter den erleichterten Voraussetzungen der Gefährdungshaftung geltend gemachten Schadensersatzansprüche vollumfänglich ersetzt. Werden diese Beträge im Schadensfall überschritten, ist der darüber hinausgehende Schadensbetrag – bei Überschreiten globaler Höchstbeträge der nach verhältnismäßiger Herabsetzung (vgl. z. B. § 12 Abs. 2 StVG, § 10 Abs. 2 HPflG) unausgeglichen bleibende Schadensbetrag – nur noch im Rahmen der (unbegrenzten) Verschuldenshaftung ersetzbar.

Die betragsmäßige Festsetzung dieser Haftungshöchstbeträge bedingt, dass sie von Zeit zu Zeit an die geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse angepasst werden müssen, um im Regelfall ausreichende Schadensdeckung zu gewährleisten. Während im Arzneimittelgesetz erst 1994 die individuelle Haftungshöchstgrenze von 500 000 Deutsche Mark auf eine Million Deutsche Mark verdoppelt wurde, ist die letzte Erhöhung für die meisten anderen Haftungssysteme zuletzt vor über 20 Jahren erfolgt (1977 im Straßenverkehrsgesetz, im Haftpflichtgesetz und – für Teilbereiche – im Luftverkehrsgesetz sowie 1980 im Bundesberggesetz).

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts hat sich der Preisindex für die Lebenshaltungskosten aller privaten Haushalte zwischen 1977 und 1999 von 58,9 auf 104,9 erhöht. Der Index der Einzelhandelspreise stieg in diesem Zeitraum von 66,9 auf 101,9. Auch die Verdienste haben seit der letzten Anpassung der Haftungshöchstgrenzen eine deutliche Steigerung erfahren. Als Beispiel sei die nachfolgende Übersicht über den Index der durchschnittlichen Bruttowochenverdienste der Arbeiter im Produzierenden Gewerbe im früheren Bundesgebiet gegeben, die sich in dem Zeitraum von 1977 bis 1999 sogar mehr als verdoppelt haben.

Index der durchschnittlichen Bruttowochenverdienste der Arbeiter im Produzierenden Gewerbe:

1977	48,4
1980	58,4
1985	67,7
1990	81,0
1995	99,0
1999	105,7

Besonders deutlich wird der Bedarf für eine Anhebung der Haftungshöchstbeträge, wenn die Entwicklung der Gesundheitskosten nach der Gesundheitsausgabenrechnung des Statistischen Bundesamtes betrachtet wird. So sind etwa die Gesundheitsausgaben für stationäre Behandlung je stationär behandeltem Kranken von 1977 bis 1997 von 3 263 DM auf 8 084 DM gestiegen. Die Gesundheitsausgaben für Behandlungskosten insgesamt haben sich von 86 775 Mio. DM im Jahre 1977 auf 320 490 Mio. DM im Jahre 1997 erhöht.

Diese Zahlen zeigen, dass die gegenwärtigen Haftungshöchstbeträge den Schutz der Geschädigten in den Fällen, in denen sich die Haftung ausschließlich aus diesen Bestimmungen ergibt, nicht mehr sicherstellen. Die seitdem erfolgte wirtschaftliche Entwicklung gebietet vielmehr, sie deutlich anzuheben, damit auch bei durchschnittlichen Großschadensfällen im Regelfall eine Deckung vorhanden ist.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit diesem Gesetz, insbesondere mit der Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Schmerzensgeld für die Gefährdungshaftung, nicht unerhebliche Erweiterungen der Gefährdungshaftung verbunden sind und der Höchstbetrag in Zukunft auch diese Haftungserweiterungen abdecken muss. Im Übrigen werden die Erkenntnisse nachvollzogen, die im Rahmen des Fünften Gesetzes zur Änderung des Arzneimittelgesetzes (BGBl. 1994 I S. 2071) bereits 1994 zu einem gegenüber anderen Gefährdungshaftungen deutlich höheren Haftungshöchstbetrag geführt haben (§ 88 AMG).

Mit der Angleichung der Haftungshöchstbeträge an die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse wird zugleich einer Forderung des Bundesrates entsprochen, der am 19. Juli 1998 eine entsprechende Entschließung gefasst hatte (Bundesratsdrucksache 554/98). Bereits 1995 hatte auch der Verkehrsgerichtstag entsprechend votiert.

Diese Angleichung geht mit einer Harmonisierung der individuellen Haftungshöchstgrenzen einher. Künftig soll der gleiche Schaden, gleichviel aus welchem Gefährdungshaftungstatbestand er zu ersetzen ist, grundsätzlich auch der gleichen individuellen Höchstgrenze unterliegen. Für die Höhe der bei einer Querschnittslähmung vom Opfer zu beanspruchenden Jahresrente kann es keinen Unterschied machen, welches gefährdende Verhalten des Anspruchsgegners zu der Verletzung geführt hat.

Zudem macht es die Einführung des Euros erforderlich, sämtliche bisher in Deutscher Mark ausgedrückten Haftungshöchstbeträge auf Euro umzustellen. Da bereits die bisherigen Haftungshöchstbeträge zur einfacheren Handhabung durchgehend auf glatte Summen lauten, wurde die Umstellung auf glatte Euro-Beträge einer centgenauen Umstellung vorgezogen. Hierzu wurden – soweit nicht zugleich eine Anpassung an die wirtschaftliche Entwicklung erfolgt – die in Euro umgerechneten Beträge nach oben gerundet, um das Schutzniveau nicht abzusenken.

Soweit von der Anhebung und Umstellung sowohl Kapitalhöchstbeträge als auch maximale Jahresrenten betroffen waren, mussten sie das in den geltenden Regelungen vorhandene Verhältnis zwischen Kapitalhöchstbetrag und maximalem Jahresrentenbetrag und die Umrechenbarkeit der maximalen Jahresrente in glatte maximale Monatsrentenbeträge berücksichtigen.

IV. Kompetenz des Bundesgesetzgebers

Die Kompetenz des Bundes zur Neuregelung der vorgeschlagenen Fortschreibungen des Haftungsrechts ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1, 11, 22 und 23 GG. Die weitere Aufrechterhaltung gleichwertiger Lebensverhältnisse und die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse, insbesondere auch das Recht des Geschädigten und des Haftungsschuldners – unabhängig vom Ort der Schädigung oder der Geltendmachung des Schadens – unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfang Schadensersatz zu erhalten bzw. sich einem derartigen Risiko ausgesetzt zu sehen, machen eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich (Artikel 72 Abs. 2 GG).

V. Kosten des Entwurfs

Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Durch die in dem Entwurf enthaltenen Haftungserweiterungen kann sich im Einzelfall eine Belastung der öffentlichen Haushalte mit zusätzlichen Ausgaben ergeben, soweit Bund, Länder oder Kommunen Haftungsschuldner sind. Dem steht die Entlastung der öffentlichen Haushalte durch die im Entwurf enthaltenen Haftungseinschränkungen, insbesondere bei der Sachschadensabrechnung, gegenüber.

Der Umfang zusätzlicher Kosten und der diesen gegenüberstehenden Entlastung ist im Einzelnen nicht quantifizierbar, da keine Möglichkeit besteht, den Umfang zukünftiger Schadensereignisse und die hieraus resultierenden Schadenskosten zu schätzen.

Auswirkungen auf die Wirtschaft

Soweit der Entwurf Haftungserweiterungen bewirkt, kann dies zu zusätzlichen Ausgaben für die Unternehmen führen, wenn sie als Haftungsschuldner betroffen sind. Soweit das Haftungsrisiko durch Versicherungssysteme abgedeckt wird, ist auch eine Auswirkung auf die Prämien nicht auszuschließen. Haftungserweiterungen bewirkt der Entwurf vor allem durch die Gewährung eines Anspruchs auf Schmerzensgeld unabhängig von der Haftungsgrundlage, durch die Verbesserung der Rechtsstellung von Kindern im Verkehr, durch die Einbeziehung von unentgeltlich beförderten Mitfahrern in die Haftung nach dem StVG und durch die Anhebung der Haftungshöchstbeträge. Die genaue Höhe der durch diese Haftungserweiterungen entstehenden zusätzlichen Aufwendungen lässt sich nicht quantifizieren.

Den Haftungserweiterungen stehen Änderungen gegenüber, die zu Haftungsbeschränkungen und entsprechenden Einsparungen führen werden. Dies sind zum einen der Ausschluss eines Ersatzes von fiktiver Umsatzsteuer bei der Abrechnung im Sachschadenbereich und zum anderen die Beschränkung des Schmerzensgeldes in Fällen leichter Verletzungen. Es kann zwar nicht mit Sicherheit gesagt werden, dass damit eine ausgeglichene Bilanz zwischen den Erweiterungen der Haftung und den Beschränkungen erreicht werden kann. Tendenziell ist mit diesen Maßnahmen allerdings ein nicht unerheblicher Ausgleich für die Haftungserweiterungen verbunden.

Preiswirkungsklausel

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fortschreibungen der Haftung im Wege einer Erweiterung des für sie bestehenden Versicherungsschutzes letztendlich Auswirkungen auf die Versicherungsprämien haben. Dies könnte das Verbraucherpreisniveau direkt beeinflussen, soweit die Verbraucher als Versicherungsnehmer betroffen sind, aber auch indirekt insoweit zu Belastungen führen, als Unternehmen die ggf. sie betreffenden Prämienerhöhungen in die Gestaltung der Preise einfließen lassen. Allerdings dürften die im Entwurf enthaltenen Be- und Entlastungen einander im Wesentlichen kompensieren.

Gesamtwirtschaftlich betrachtet sind deshalb keine spürbaren Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 – Änderung des Arzneimittelgesetzes

Die vorgesehenen Regelungen sollen die Beweislage des Arzneimittelgeschädigten verbessern. Zu diesem Zweck sind Beweiserleichterungen vorgesehen, die durch Auskunftsansprüche gegen den pharmazeutischen Unternehmer und die Aufsichtsbehörde flankiert werden. Die Einführung eines verschuldensunabhängigen Schmerzensgeldes wird die Rechtsstellung des Arzneimittelgeschädigten zusätzlich stärken und gerade im Bereich der Arzneimittelhaftung einen wichtigen Anwendungsbereich finden.

Die Bundesregierung hat geprüft, ob der in § 84 Abs. 1 AMG geregelte Schutzbereich der Arzneimittelhaftung einer gesetzlichen Klarstellung dahin gehend bedarf, dass über den unmittelbaren Anwender des Arzneimittels hinaus

auch der Sekundärgeschädigte erfasst wird. Die Prüfung ergab, dass derzeit kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht. Zwar wird im Schrifttum die Auffassung vertreten, § 84 AMG beschränke die Einstandspflicht des Arzneimittelherstellers auf die unmittelbaren Anwender des Arzneimittels. Gerichtliche Entscheidungen, die diese Auffassung bestätigen würden, liegen indes nicht vor. Auch wird diese Rechtsmeinung weder durch die Entstehungsgeschichte noch durch den Wortlaut der Norm gestützt. Eine solche Einschränkung wäre im außervertraglichen Haftungsrecht zudem unbekannt: Weder die allgemeine deliktische Haftung nach § 823 BGB (vgl. BGHZ 114, 284, 289 f.) noch die Produkthaftung nach dem Produkthaftungsgesetz beschränken die Haftung auf den Primärgeschädigten. Es sind keine durchgreifenden Gründe erkennbar, weshalb für die Arzneimittelhaftung etwas anderes gelten soll. Zu diesem Ergebnis gelangte auch die Interministerielle Arbeitsgruppe Arzneimittelhaftung in ihrem Abschlussbericht aus dem Jahre 1996 (Bundesratsdrucksache 1012/96), die einen Handlungsbedarf nur für den Fall feststellte, dass die oben geschilderte Kommentaransicht höchstrichterlich bestätigt werden sollte.

Zu Artikel 1 Nr. 1a

Die Änderung im 1. Halbsatz ist redaktioneller Natur und durch die nachfolgenden Änderungen bedingt.

Mit der Änderung im 2. Halbsatz, der im Zusammenhang mit dem neuen § 84 Abs. 3 AMG gelesen werden muss, wird die Darlegungs- und Beweislast dafür umgekehrt, dass die schädlichen Wirkungen des Arzneimittels ihre Ursache im Bereich der Entwicklung oder Herstellung haben. Während dieser Umstand derzeit vom Arzneimittelanwender darzulegen und zu beweisen ist, soll der Fehlerbereichsnachweis künftig dem pharmazeutischen Unternehmer obliegen. Zu diesem Zweck wird das Fehlerbereichserfordernis durch den neuen Absatz 3 zu einem anspruchsvernichtenden Umstand umgestaltet. Künftig wird im Prozess vom Beklagten (im Arzneimittelhaftungsprozess also vom pharmazeutischen Unternehmer) vorzubringen und im Bestreitensfall zu beweisen sein, dass die schädlichen Wirkungen des Arzneimittels ihre Ursache nicht im Bereich von Herstellung und Entwicklung haben.

Die Umkehr der Beweislast entspricht den Regelungen in Artikel 7b der EG-Produkthaftungsrichtlinie und in § 1 Abs. 2 Nr. 2 ProdHaftG, die unter dem Gesichtspunkt der Risikosphäre dem Hersteller die Beweislast dafür zuweisen, in welchem Bereich der behauptete und im Streitfall vom Arzneimittelanwender zu beweisende Fehler entstanden ist.

Zu Artikel 1 Nr. 1b

Um die Schwierigkeiten des Arzneimittelanwenders beim Nachweis der Kausalität zu erleichtern, wird mit dem neuen § 84 Abs. 2 AMG eine – vom pharmazeutischen Unternehmer widerlegbare – Kausalitätsvermutung eingeführt, die §§ 6 f. UmweltHG nachgebildet wurde: „Ist das angewendete Arzneimittel nach den Gegebenheiten des Einzelfalls geeignet, den Schaden zu verursachen, so wird vermutet, dass der Schaden durch dieses Arzneimittel verursacht ist“ (Satz 1). Dabei bezieht sich – ebenso wie bei dem insoweit gleich lautenden § 6 Abs. 1 UmweltHG (dazu Landsberg/Lülling, Umwelthaftungsgesetz, § 6, Rdnr. 48) – die Vermutung genau genommen auf den Verletzungsschaden, der an einem der durch Absatz 1 geschützten Rechtsgüter entstanden ist.

Damit die Vermutung eingreift, wird mehr als die nur abstrakt-generelle Eignung des Arzneimittels verlangt, Schäden der in Rede stehenden Art hervorzurufen. Die Eignung muss auf Grund der konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalls festgestellt werden. Satz 2 zählt beispielhaft Umstände auf, die für die Frage der konkreten Eignung eine Rolle spielen und die der Geschädigte darlegen muss, damit die Vermutung eingreift. Dazu gehören die Zusammensetzung und Dosierung des angewendeten Arzneimittels, die Art und Dauer seiner bestimmungsgemäßen Anwendung, der zeitliche Zusammenhang mit dem Schadenseintritt, das Schadensbild und der gesundheitliche Zustand des Geschädigten im Zeitpunkt der Anwendung. Diese Aufzählung der für die Eignung im Einzelfall maßgeblichen Umstände ist nicht abschließend. Vielmehr sind auch alle sonstigen Gegebenheiten vorzutragen, die im Einzelfall für oder gegen die Schadensverursachung durch das von dem in Anspruch genommenen pharmazeutischen Unternehmer hergestellte Arzneimittel sprechen. Hierzu kann insbesondere auch die Anwendung weiterer Arzneimittel zählen, die sich auf den Schadenseintritt ausgewirkt haben können. Kann der Geschädigte darlegen und im Streitfall beweisen, dass das Medikament nach den Umständen des Einzelfalls dazu geeignet war, den Schaden zu verursachen, so wird darauf geschlossen, dass die bei ihm konkret vorliegende Beeinträchtigung durch das Arzneimittel bewirkt wurde. Es genügt also die Darlegung und – im Bestreitensfalle – der Nachweis der konkreten Möglichkeit der Schadensverursachung. Der Geschädigte wird dann davon befreit, den Kausalverlauf zur vollen Überzeugung des Gerichts darlegen und beweisen zu müssen.

Die Kausalitätsvermutung gilt nicht, wenn der pharmazeutische Unternehmer darlegt und erforderlichenfalls beweist, dass nach den Gegebenheiten des Einzelfalls ein anderer Umstand als das Arzneimittel als geeignete Schadensursache in Betracht kommt (Satz 3).

Nach dem Vorbild des § 7 UmweltHG stellt Satz 4 klar, dass die Einnahme weiterer Arzneimittel, die den Schaden verursacht haben können, kein „anderer Umstand“ in diesem Sinne ist. Sind mehrere Arzneimittel zur Schadensverursachung geeignet, so sollen die pharmazeutischen Unternehmer nicht dadurch der Kausalitätsvermutung entgehen, dass sie sich wechselseitig die mögliche Verantwortung zuschieben. Dies korrespondiert mit den in derartigen Konstellationen in Betracht kommenden Haftungsnormen (§ 830 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 840 BGB bzw. § 93 AMG), die eine gesamtschuldnerische Haftung vorschreiben, wenn sich nicht ermitteln lässt, wer von mehreren Beteiligten den Schaden durch seine gefährdende Handlung verursacht hat. Und ebenso wie dort angenommen wird, dass eine Haftung für alle potenziellen Schadensverursacher entfalle, wenn auch nur einer von ihnen – abgesehen von der Kausalität – nicht einstandspflichtig ist (BGH NJW 1994, 932; Soergel-Zeuner, BGB, § 830, Rdnr. 20, m. w. N.), wird man auch hier erwägen müssen, die Kausalitätsvermutung gegenüber allen potenziellen Schadensverursachern ausnahmsweise dann nicht eingreifen zu lassen, wenn der Hersteller des anderen im Einzelfall zur Schadensverursachung geeigneten Arznei-

mittels aus anderen Gründen nicht haften würde, etwa weil die schädlichen Wirkungen des Arzneimittels vertretbar wären. Gleiches wird auch für die Kausalitätsvermutung nach den §§ 6 f. UmweltHG erwogen, wenn ein anderer potenzieller Schadensverursacher – abgesehen von der Kausalität – nicht einstandspflichtig ist, so dass er aus dem Haftungsverbund herausfällt und kein Ausgleich im Innenverhältnis stattfindet (vgl. Landsberg/Lülling, Umwelthaftungsrecht, § 7, Rdnr. 13 ff.).

Sind mehrere Arzneimittel im Einzelfall zur Schadensverursachung geeignet und wird nur ein pharmazeutischer Hersteller in Anspruch genommen, kann dieser im Innenverhältnis Rückgriff bei dem anderen pharmazeutischen Hersteller nehmen (§ 93 AMG). Für die Frage der Ersatzpflichtigkeit des anderen pharmazeutischen Unternehmers ist die Ursachenvermutung des § 84 Abs. 2 AMG zu berücksichtigen.

Die Kausalitätsvermutung wird durch den neu eingeführten Auskunftsanspruch des § 84a AMG (Artikel 1 Nr. 2) ergänzt. Soweit der Geschädigte nicht über die notwendigen Erkenntnisse verfügt, um die Eignung des Medikaments zur Verursachung seines Schadens beurteilen und im Streitfall darlegen zu können, wird er mittels des Auskunftsanspruchs in die Lage versetzt, an die notwendigen Informationen zu gelangen.

Zu dem neuen Absatz 3 wird auf die Begründung zu Artikel 1 Nr. 1a verwiesen.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Die vorgesehene Regelung räumt dem Betroffenen einen Auskunftsanspruch ein, der sich an dem Vorbild der Regelungen der §§ 8 f. UmweltHG sowie des § 35 GenTG orientiert. Er stellt eine wichtige Ergänzung der Kausalitätsvermutung des § 84 Abs. 2 AMG dar und erleichtert dem Arzneimittelanwender die Darlegung und den Nachweis der anspruchsbegründenden Tatsachen.

Hintergrund der neuen Regelung ist die Erkenntnis, dass der Geschädigte in aller Regel den Weg des angewandten Arzneimittels von der ersten Forschung über die Erprobung bis zu dessen konkretem Herstellungsprozess nicht überschauen kann, während die pharmazeutischen Unternehmen – insbesondere zur Frage der Vertretbarkeit ihrer Arzneimittel – den jeweiligen Erkenntnisstand dokumentiert zur Verfügung haben. Das gilt auch für die für die Zulassung und Überwachung zuständigen Behörden (vgl. § 31 Abs. 2 Satz 2 AMG). Es erscheint daher im Interesse einer prozessualen Chancengleichheit angebracht, dem Anspruchsteller die zur Geltendmachung der ihm zustehenden Ansprüche notwendigen Tatsachen zugänglich zu machen. Dadurch wird der Geschädigte in die Lage versetzt, schon im Vorfeld eines gerichtlichen Verfahrens zu prüfen, ob er einen Anspruch auf Schadensersatz hat, was eine gerichtliche Auseinandersetzung und unnötige Kosten ersparen kann.

Der Auskunftsanspruch ist zudem ein wesentliches Instrument, um die beweisrechtliche Stellung des Geschädigten im Arzneimittelprozess zu stärken (Bundestagsdrucksache 12/8591 S. 258 f., S. 267, Bundesratsdrucksache 1012/96 S. 14 ff., zusammenfassend S. 21). Der Geschädigte soll in die Lage versetzt werden, alle Fakten zu erlangen, die für die von ihm darzulegenden und zu beweisenden Anspruchsvoraussetzungen notwendig sind oder die er braucht, um die Kausalitätsvermutung des § 84 Abs. 2 AMG in Gang zu setzen. Der Auskunftsanspruch umfasst demzufolge gerade auch die für die Feststellung des Ursachenzusammenhangs maßgeblichen Erkenntnisse und diejenigen Fakten, die für die Abwägung der Vertretbarkeit des Nebenwirkungsspektrums eines Arzneimittels maßgeblich sind. Der für die Beurteilung dieser beiden wesentlichen Aspekte maßgebliche Sachverhalt kann so in den Prozess eingeführt werden. Seine Bewertung obliegt dann dem Gericht, das differenzierte, eng an die jeweiligen Fakten angelehnte Schlussfolgerungen treffen kann.

Absatz 1 regelt den Auskunftsanspruch des Geschädigten gegenüber dem pharmazeutischen Unternehmer. Bei der Geltendmachung des Auskunftsanspruchs muss der Geschädigte nach Satz 1 zunächst darlegen und ggf. beweisen, dass er einen für eine Schadensersatzpflicht nach § 84 Abs. 1 AMG relevanten Schaden erlitten hat. Dazu gehört jedenfalls die Darlegung eines nicht unerheblichen Verletzungsschadens an einem der in § 84 Abs. 1 AMG geschützten Rechtsgüter. Außerdem müssen Tatsachen dargetan werden, die die Annahme begründen, dass ein konkretes, vom Geschädigten angewendetes Arzneimittel, das den Anforderungen des § 84 Abs. 1 AMG entspricht und von dem in Anspruch genommenen pharmazeutischen Unternehmer in den Verkehr gebracht worden ist, diesen Schaden verursacht hat. Einerseits reicht damit ein geäußerter unbestimmter Verdacht nicht aus, um einen Auskunftsanspruch zu begründen, andererseits ist aber auch nicht der Vollbeweis einer Kausalität zu führen. Dem Richter wird vielmehr eine Plausibilitätsprüfung aufgetragen, ob die vorgetragenen Tatsachen den Schluss auf eine Ursache/Wirkung-Beziehung zwischen dem vom auf Auskunft in Anspruch genommenen Unternehmer hergestellten Arzneimittel und dem individuellen Schaden des auskunftsersuchenden Anwenders ergeben. Umfang und Detaillierung der zu nennenden Tatsachen sind einzelfallbezogen zu beurteilen. Dabei sind zum einen die Sachverhaltsaufklärungsschwierigkeiten des Geschädigten angemessen zu berücksichtigen. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass der Auskunftsanspruch die Geltendmachung des Haftungsanspruchs nach § 84 AMG vorbereiten soll, der, sofern seine weiteren Voraussetzungen vorliegen, bereits eingreift, wenn das Arzneimittel im Einzelfall zur Schadensverursachung geeignet war. Die Anforderungen an die Darlegung des Auskunftsanspruchs können dann nicht strenger sein. Erst recht können zur Begründung des Auskunftsanspruchs nicht solche Tatsachen verlangt werden, die einen umfänglichen Sachverständigenbeweis bzw. sachverständige Stellungnahmen erfordern, da der Auskunftsanspruch gerade der Gewinnung von Tatsachen und Erkenntnissen dient, auf deren Grundlage dann der Betroffene im Schadensersatzprozess den Nachweis des Bestehens seiner Ansprüche führen kann.

Satz 1 stellt eine enge Verbindung zum Schadensersatzanspruch nach § 84 AMG her, indem er festschreibt, dass eine Auskunftspflicht insoweit nicht besteht, als die geforderten Angaben zur Feststellung, dass dem Betroffenen ein Schadensersatzanspruch nach dem AMG zusteht, nicht erforderlich sind. Damit soll verdeutlicht werden, dass nur der Inhaber des potenziellen Schadensersatzanspruchs nach § 84 Abs. 1 die von ihm zur Geltendmachung seiner Ansprüche benötigten Auskünfte erhält. Der Auskunftspflichtige soll

hierbei nur in dem benötigten Umfang mit Pflichten belastet werden. Der Auskunftsanspruch soll kein Ausforschungsanspruch sein. Deshalb dürfen die Anforderungen, die an den Nachweis der Nichterforderlichkeit gestellt werden, nicht überspannt werden. Auch insoweit ist dem Richter lediglich eine Plausibilitätsprüfung auferlegt.

Auskunftspflichtig ist der pharmazeutische Unternehmer, der das schadensverursachende Arzneimittel in den Verkehr gebracht hat. Der Auskunftsanspruch kann sich auch gegen mehrere pharmazeutische Unternehmer richten. Soweit für die Verursachung der konkret eingetretenen Schädigung Arzneimittel mehrerer pharmazeutischer Unternehmer in Betracht kommen, reicht es zur Begründung des Auskunftsanspruchs gegenüber jedem einzelnen Unternehmer aus, dass der Anspruchsteller Anhaltspunkte für eine Schadensverursachung durch das jeweilige Arzneimittel vorbringt. Soweit das Zusammenwirken mehrerer Arzneimittel einen Schaden verursacht haben kann, muss der Anspruchsteller Tatsachen vortragen, die (zumindest) die Annahme einer Schadensmitverursachung des jeweiligen Arzneimittels begründen können. Da es auf der Stufe des Auskunftsanspruchs nur um die Feststellung eines möglichen Schadensersatzpflichtigen und die Umstände der Schädigung geht, die endgültige Feststellung jedoch dem Schadensersatzprozess vorbehalten bleibt, ist ein Vollbeweis der Kausalität und damit eine letztendliche Unterscheidung zwischen Mit- und Alleinverursachung nicht notwendig.

Das Ziel des Auskunftsanspruchs, dem Betroffenen die Tatsachen und Erkenntnisse zu verschaffen, die es ihm ermöglichen, die Voraussetzungen eines ihm zustehenden Schadensersatzanspruchs darzulegen und zu beweisen, beschränkt den Auskunftsanspruch auf die hierfür notwendigen Angaben. Satz 2 beschreibt insoweit den Umfang des Auskunftsanspruchs. Der Auskunftsanspruch erfasst alle dem pharmazeutischen Unternehmer bis zum Zeitpunkt der Geltendmachung bekannten Wirkungen, Nebenwirkungen und Wechselwirkungen sowie ihm bekannt gewordene Verdachtsfälle von Nebenwirkungen und Wechselwirkungen und sämtliche weiteren Erkenntnisse, die für die Bewertung der Vertretbarkeit schädlicher Wirkungen von Bedeutung sein können.

Durch die Verweisung in Satz 3 wird bestimmt, unter welchen Voraussetzungen der Anspruchsteller vom pharmazeutischen Unternehmer die Abgabe einer eidesstattlichen Versicherung verlangen kann. Besteht Grund zu der Annahme, dass die in der Auskunft enthaltenen Angaben nicht mit der erforderlichen Sorgfalt gemacht worden sind, so hat der Verpflichtete auf Verlangen an Eides Statt zu versichern, dass er nach bestem Wissen die von ihm geforderte Auskunft so vollständig erteilt hat, als er dazu imstande ist.

Satz 4 will die gegenläufigen Interessen des Geschädigten und des pharmazeutischen Unternehmers nach den Umständen des Einzelfalls in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigen. Ein Auskunftsanspruch des Geschädigten muss dort zurücktreten, wo ein Gesetz die Geheimhaltung bestimmter Angaben vorschreibt oder wo eine solche Geheimhaltung aus dem überwiegenden Interesse des Unternehmers oder eines Dritten notwendig ist. Dabei ist selbstverständlich, dass das Interesse des Verantwortlichen, nicht zum Schadensersatz herangezogen zu werden, unberücksichtigt bleiben muss, regelmäßig auch das Interesse, dass der Ruf des Unternehmens keinen Schaden nimmt. Das Interesse muss in einem anderen Bereich liegen, etwa im Schutz von wichtigen Fabrikations- oder Betriebsgeheimnissen, die im Einzelfall höherrangig als das Informationsinteresse des Anspruchstellers sind. Dies hat der pharmazeutische Unternehmer darzulegen und im Bestreitensfall zu beweisen.

Absatz 2 gibt einen inhaltsgleichen Anspruch gegenüber den für die Zulassung des Arzneimittels und die Überwachung des pharmazeutischen Unternehmens zuständigen Behörden, der § 9 UmweltHG nachgebildet wurde. Während der Anspruch gegenüber dem pharmazeutischen Unternehmer im Kern dem Zivilrecht zuzuordnen und zivilrechtlich durchzusetzen ist, richtet sich die Durchsetzung des Anspruchs gegenüber der Behörde nach den Vorschriften des öffentlichen Rechts. Die Beteiligung der Betroffenen an diesem Verfahren folgt den allgemeinen Vorschriften des Verwaltungsverfahrensrechts. Auch der Auskunftsanspruch gegenüber Behörden ist nach Satz 2 so weit eingeschränkt, als die Angaben auf Grund gesetzlicher Vorschriften geheim zu halten sind oder die Geheimhaltung einem überwiegenden Interesse des pharmazeutischen Unternehmers oder eines Dritten entspricht. Wie im Umwelthaftungsrecht (Landsberg/Lülling, Umwelthaftungsrecht, § 9, Rdnr. 20) hindern allgemeine beamten- oder verwaltungsverfahrensrechtliche Pflichten zur Amtsverschwiegenheit den Auskunftsanspruch nicht.

Die Einführung eines gegenseitigen Auskunftsanspruchs, also auch eines Auskunftsanspruchs des pharmazeutischen Unternehmers gegen den Schadensersatz nach § 84 oder Auskunft nach § 84a AMG begehrenden Anwender, wird zwar teilweise im Hinblick auf die Kausalitätsvermutung des neuen § 84 Abs. 2 AMG gefordert. Die Bundesregierung hat gleichwohl von einer Aufnahme abgesehen. Zwar ist ein vergleichbarer Anspruch in der Umwelthaftung vorgesehen (§ 10 UmweltHG), nicht jedoch in der Gentechnikhaftung (§ 35 GenTG), die Vorbild für den neuen Auskunftsanspruch nach § 84a AMG sind. Der Gesetzgeber hat es somit auch bisher nicht aus Gründen des Interessengleichgewichts stets für erforderlich gehalten, dem in Anspruch Genommenen ebenfalls einen Auskunftsanspruch gegen den Anspruchsteller an die Hand zu geben. Vor allem aber war maßgeblich, dass den potenziell geschädigten Anwender nach dem neuen § 84 Abs. 2 Satz 2 AMG eine Darlegungsobliegenheit trifft, der er genügen muss, damit auf diese Darlegung die Kausalitätsvermutung (Eignung zur Schadensverursachung im Einzelfall) gegründet werden kann. Dabei hat er insbesondere die in seiner Sphäre liegenden anspruchsrelevanten Umstände im Zusammenhang mit der Arzneimittelanwendung und dem Schadenseintritt vorzutragen. Vor diesem Hintergrund erscheint ein Auskunftsanspruch des pharmazeutischen Unternehmers gegen den potenziell geschädigten Anwender nicht erforderlich, zumal ein solcher Anspruch vielfach zu einem Konflikt mit dessen Persönlichkeitsschutz führen würde.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Die Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Ersatz immateriellen Schadens bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit in § 253 Abs. 2 BGB (Artikel 2 Nr. 2) ergänzend, stellt die Änderung klar, dass die aus der Gefähr-

dungshaftung des AMG folgenden Ansprüche bei Verletzung dieser Rechtsgüter auch Ansprüche auf Schmerzensgeld umfassen.

Zu Artikel 1 Nr. 4

Durch die Änderung des § 88 AMG werden die Haftungshöchstbeträge der Arzneimittelhaftung nach dem AMG auf Euro umgestellt. Zur Vermeidung einer Absenkung des Schutzniveaus und zum Zwecke einer Glättung wurden die Beträge nach oben gerundet. Soweit damit eine leichte Erhöhung verbunden ist, erscheint diese durch die seit der letzten Anhebung dieser Haftungshöchstbeträge im Jahr 1994 erfolgte wirtschaftliche Entwicklung und die Haftungserweiterung durch dieses Gesetz, insbesondere die Ausdehnung des Schmerzensgeldes auch auf die Gefährdungshaftung nach dem AMG, gerechtfertigt.

Die individuellen Haftungshöchstbeträge des § 88 Nr. 1 AMG, die bisher bei einem Kapitalbetrag von 1 Mio. DM und einer maximalen Jahresrente von 60 000 DM lagen, werden durch Artikel 1 Nr. 4a auf einen Kapitalhöchstbetrag von 600 000 Euro und einen maximalen Jahresrentenbetrag von 36 000 Euro umgestellt. Für die Festsetzung der konkreten Beträge waren dabei – neben der dargestellten Glättung durch Rundung nach oben – die Erhaltung des Verhältnisses zwischen Kapitalhöchstbetrag und maximalem Jahresrentenbetrag aus der geltenden Regelung und die Umrechenbarkeit der maximalen Jahresrente in glatte maximale Monatsrenten zu berücksichtigen.

Die globalen Haftungshöchstbeträge des § 88 Nr. 2 AMG, die bisher bei einem Kapitalbetrag von 200 Mio. DM und einem maximalen Jahresrentenbetrag von 12 Mio. DM lagen, werden durch Artikel 1 Nr. 4b auf einen Kapitalhöchstbetrag von 120 Mio. Euro und einen maximalen Jahresrentenbetrag von 7,2 Mio. Euro umgestellt. Für die Festsetzung der konkreten Beträge waren die für die Umstellung der individuellen Haftungshöchstgrenze maßgeblichen Gesichtspunkte ausschlaggebend. Auch nach Umstellung ist damit nach wie vor ein Schadensausgleich von 200 Schwerstgeschädigten im Umfang der individuellen Haftungshöchstgrenzen gewährleistet.

Zu Artikel 2 – Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Die Schwerpunkte der Änderungen im Bürgerlichen Gesetzbuch liegen in der Fortschreibung des Schadensersatzes bei Beschädigung einer Sache nach § 249 BGB (Nummer 1), der Neuordnung des Anspruchs auf Ersatz immateriellen Schadens (Schmerzensgeld, Nummer 2) und der Regelung einer besonderen Deliktsfähigkeit für Kinder im Bereich des motorisierten Verkehrs (Nummer 4): Mit der Änderung des § 249 BGB wird der Ersatz von Sachschäden dahin gehend geändert, dass Umsatzsteuer zukünftig nur noch dann und insoweit zu ersetzen ist, als sie zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands tatsächlich anfällt. Mit der Umgestaltung des § 253 BGB und der Aufhebung des § 847 BGB wird das Recht auf Ersatz immateriellen Schadens bei Verletzungen des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit und der sexuellen Selbstbestimmung umfassend neu geordnet: Der Schadensersatzanspruch soll hier künftig den Ausgleich immateriellen Schadens nicht nur in den Fällen der außervertraglichen Verschuldenshaftung, sondern auch in Fällen der (verschuldensunabhängigen) Gefährdungshaftung und der vertraglichen Haftung umfassen. Der Rechtsprechung soll auch die Möglichkeit an die Hand gegeben werden, die im Einzelfall angemessenen Höhen des immateriellen Schadensersatzes situationsgerecht neu zu überdenken, da nach der Neufassung bei einer unerheblichen Verletzung künftig ein Ersatz für die immaterielle Schädigung nicht mehr zuzubilligen ist. Zudem wird die Verantwortlichkeit von Kindern für Unfälle im motorisierten Verkehr im Rahmen des Verschuldens und des Mitverschuldens auf das vollendete 10. Lebensjahr heraufgesetzt. Ausgenommen sind vorsätzliche Schadenszufügungen, da sich in ihnen nicht die Überforderung des Kindes im Verkehr realisiert.

Darüber hinaus werden § 825 als jedermann vor Beeinträchtigungen seiner sexuellen Selbstbestimmung schützenden Vorschrift formuliert, die Sonderregelung der Deliktsfähigkeit Gehörloser nach § 828 Abs. 2 Satz 2 aufgehoben und die Haftung des gerichtlichen Sachverständigen durch Einführung eines eigenständigen Haftungstatbestandes neu gestaltet.

Zu Artikel 2 Nr. 1a und b

Artikel 2 Nr. 1a und b enthalten ausschließlich redaktionelle Änderungen, die durch die weitere Änderung in Artikel 2 Nr. 1c veranlasst sind.

Zu Artikel 2 Nr. 1c

Mit Artikel 2 Nr. 1c soll der Umfang des Schadensersatzes neu gestaltet werden. Dabei bleibt der Grundsatz der Naturalrestitution das bestimmende Prinzip. Sowohl beim Personen- als auch beim Sachschaden soll der Geschädigte – wahlweise – weiterhin die Herstellung des ursprünglichen Zustands durch den Schädiger (§ 249 Abs. 1 BGB) oder den hierfür erforderlichen Geldbetrag (§ 249 Abs. 2 Satz 1 BGB) verlangen können.

Für den Ersatz von Personenschäden oder Sachfolgeschäden (wie z. B. Sachverständigenkosten oder Kosten für die Anmietung einer Ersatzsache während der Dauer der Reparatur des Sachschadens), ist anerkannt, dass der Geschädigte den für die Herstellung erforderlichen Geldbetrag stets nur dann und insoweit verlangen kann, als er zur Herstellung des ursprünglichen Zustands auch tatsächlich angefallen ist. Personen- und Sachfolgeschäden werden also konkret und nicht fiktiv abgerechnet. Hieran soll nichts geändert werden.

Anders sieht die Rechtslage nach inzwischen gefestigter Rechtsprechung bei reinen Sachschäden aus: Hier soll der Geschädigte seinen Schaden nach den nur gedachten Kosten abrechnen können, nämlich entweder den Kosten für eine Reparatur des Sachschadens in einer Fachwerkstatt oder – wenn die Reparaturkosten die Ersatzbeschaffungskosten unverhältnismäßig übersteigen würden – den Kosten für eine Ersatzbeschaffung bei einem Fachhändler. Die Abrechnung soll unabhängig davon möglich sein, ob und in welcher Höhe die Kosten zur Schadensbeseitigung tatsächlich angefallen sind. Sie erfolgt also – anders als bei Personenschäden und Sachfolgeschäden – fiktiv.

Hier setzt die Änderung an, indem sie bestimmt, dass Umsatzsteuer nur noch dann und insoweit zu ersetzen ist, als sie tatsächlich anfällt. Damit bleibt zwar die Möglichkeit einer fiktiven Abrechnung bei der Beschädigung von Sachen erhalten. Aber ihr Umfang mindert sich, da die fiktive Umsatzsteuer als zu ersetzender Schadensposten entfällt. Umsatzsteuer soll nur noch dann ersetzt verlangt werden können, wenn und soweit sie zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands durch Reparatur oder Ersatzbeschaffung auch tatsächlich anfällt, d. h. wenn und soweit sie der Geschädigte zur Wiederherstellung aus seinem Vermögen aufgewendet hat oder er sich hierzu verpflichtet hat. Sie soll hingegen nicht mehr ersetzt verlangt werden können, wenn und soweit sie nur fiktiv anfällt, weil es zu einer umsatzsteuerpflichtigen Reparatur oder Ersatzbeschaffung bei einem Fachbetrieb oder einem anderen umsatzsteuerpflichtigen Unternehmer im Sinne des § 2 UStG nicht kommt.

Auf diese Weise wird der Ersatz des reinen Sachschadens ein Stück weit von einer zu abstrakten Berechnung gelöst und mehr an dem konkreten Schaden ausgerichtet, der davon abhängt, ob eine Beseitigung des Schadens erfolgt und welchen Weg der Geschädigte zur Schadensbeseitigung wählt. Ansätze dazu enthält bereits die Rechtsprechung: Der BGH (NJW 1985, 2469 f.) stellt bei Kfz-Schadensfällen, in denen die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert bis zu 30 % überschreiten, auf den konkreten zur Schadensbeseitigung gewählten Weg ab, indem er den Differenzbetrag zwischen Wiederbeschaffungswert und Reparaturkosten nur dann gewährt, wenn die Reparatur tatsächlich erfolgt.

Mit der Neuregelung soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass im Falle eines Verzichts auf eine umsatzsteuerpflichtige Wiederherstellung Umsatzsteuer tatsächlich nicht anfällt und damit keinen Gegenwert in der wiederhergestellten Sache findet, sondern als bloßer Rechnungsposten in die Berechnung des zur Herstellung erforderlichen Geldbetrags eingeht. Andernfalls erhielte der Geschädigte einen Ausgleich für einen Schaden, der sich konkret bei ihm nicht so realisiert hat. Zwar ließe sich der Einwand erheben, dass der Geschädigte regelmäßig auch dann Umsatzsteuer entrichten muss, wenn er den als Schadensersatz erhaltenen Geldbetrag zu einem anderen Zweck als zur Schadensbeseitigung verwendet (so z. B. wenn der Geschädigte von dem Geld in den Urlaub fährt, anstatt die beschädigte Sache reparieren zu lassen). Dieser Einwand übersieht jedoch die originäre Funktion des Schadenersatzes, die in der Wiederherstellung des früheren Zustands liegt und nicht darin, dem Geschädigten anlässlich des Schadensfalles eine Neuverteilung seines Vermögens zu ermöglichen. Es steht deshalb im Einklang mit dem Restitutionsprinzip, die Umsatzsteuer nur dann zu ersetzen, wenn sie zur Wiederherstellung des früheren Zustands eingesetzt wird und nicht dann, wenn es um eine – aus der Sicht des Schadensersatzrechts – zweckfremde Verwendung geht.

Die Dispositionsfreiheit des Geschädigten bleibt damit innerhalb der Grenzen der Erforderlichkeit unangetastet. Er entscheidet, wie er mit der beschädigten Sache verfahren will, ob er sie in einer Fachwerkstatt reparieren lässt, ob er sie selbst repariert, ob er eine Ersatzbeschaffung vornimmt oder den Sachschaden überhaupt nicht behebt. Trifft er seine Disposition, wird er aber berücksichtigen müssen, dass er die in den Reparatur- oder Ersatzbeschaffungskosten enthaltene Umsatzsteuer nicht mehr unabhängig von ihrem tatsächlichen Anfall erhält.

Angefallen ist die Umsatzsteuer, wenn und soweit sie der Geschädigte zur Wiederherstellung aus seinem Vermögen aufgewendet hat oder er sich hierzu verpflichtet hat. Fehlen ihm die notwendigen Mittel zur Aufbringung des Umsatzsteueranteils der Wiederherstellung, kann er hierzu Fremdmittel aufnehmen und nach § 249 BGB auch diese Finanzierungskosten geltend machen, wenn der Schädiger keinen Vorschuss zur Verfügung gestellt hat. Dies hat die Rechtsprechung für die Abrechnung von Sachfolgeschäden, die sie bereits nach geltendem Recht konkret vornimmt, anerkannt (BGHZ 61, 346 ff., betr. Mietwagenkosten). Für die konkrete Abrechnung des Umsatzsteueranteils der Wiederherstellung kann dann nichts anderes gelten.

Die Neuregelung beschränkt sich auf die Restitutionsfälle des § 249 BGB. Eine Erstreckung auf die Kompensationsfälle des § 251 BGB, in denen nicht das Integritätsinteresse, sondern das Wertinteresse geschützt ist, wäre nicht sachgerecht (dazu bereits oben unter A III 2).

Im Einzelnen bedeutet die Neuregelung für die verschiedenen Dispositionsmöglichkeiten des Geschädigten Folgendes:

Wenn für eine Reparatur des Sachschadens Umsatzsteuer anfällt, ist diese in vollem Umfang zu ersetzen. Damit entstehen einem Geschädigten, der seine beschädigte Sache durch eine Fachwerkstatt oder einen anderen umsatzsteuerpflichtigen Unternehmer reparieren lässt, gegenüber der derzeitigen Rechtslage keine Nachteile. Neu ist für ihn lediglich, dass er im Bestreitensfalle nachzuweisen hat, dass die von ihm geforderte Umsatzsteuer zur Reparatur auch tatsächlich angefallen ist. Dazu genügt bei durchgeführter Reparatur die Vorlage einer entsprechenden Rechnung.

Entscheidet sich der Geschädigte dafür, die beschädigte Sache außerhalb einer Fachwerkstatt oder eines umsatzsteuerpflichtigen Unternehmens zu reparieren, sei es durch Eigenleistung, sei es unter Zuhilfenahme fremder Arbeitsleistung, erhält er die Umsatzsteuer genau in der Höhe ersetzt, in der sie zur Reparatur angefallen ist: Kauft er z. B. die zur Reparatur erforderlichen Ersatzteile und ist im Kaufpreis Umsatzsteuer enthalten, repariert die beschädigte Sache aber selbst, so kann er die Ersatzteilkosten in dem nachgewiesenen Umfang vollständig, also unter Einschluss der Umsatzsteuer, die Arbeitskosten indes nur in dem nach Satz 2 reduzierten Umfang ersetzt verlangen.

Diese Grundsätze gelten auch für den Fall, dass die Wiederherstellung durch Ersatzbeschaffung erfolgt. Wird eine gleichwertige Sache als Ersatz beschafft und fällt dafür Umsatzsteuer an, so ist die Umsatzsteuer im angefallenen Umfang zu ersetzen. Fällt für die Beschaffung einer gleichwertigen Ersatzsache – etwa beim Kauf von Privat – keine Umsatzsteuer an, ist sie auch nicht zu ersetzen.

Der Geschädigte kann auch wie bisher auf eine Reparatur oder Ersatzbeschaffung der beschädigten Sache ganz verzichten und stattdessen den hierfür erforderlichen Geldbetrag verlangen. In diesem Fall erhält er jedoch – entgegen der bisherigen Rechtslage – nicht mehr den vollen, sondern den um die Umsatzsteuer reduzierten Geldbetrag. Dies gilt sowohl für den Fall, dass sich der erforderliche Geldbetrag nach den fiktiven Reparaturkosten richtet als auch für den

Fall, dass er sich nach den fiktiven Kosten für die Beschaffung einer gleichwertigen Ersatzsache richtet, weil die Reparaturkosten die Ersatzbeschaffungskosten unverhältnismäßig übersteigen würden. Wird in letzterem Fall der fiktiven Abrechnung auf Ersatzbeschaffungsbasis eine Differenzbesteuerung nach § 25a UStG zugrunde gelegt, wie es heute insbesondere im Handel mit gebrauchten Kraftfahrzeugen weit verbreitet ist, so ist Bemessungsgrundlage für die bei Wiederherstellungsverzicht in Abzug zu bringende Umsatzsteuer die Differenz zwischen Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis. Im Bereich der Kraftfahrzeugschäden finden sich die hierzu notwendigen Angaben über Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreise in den Veröffentlichungen der einschlägigen Informationsdienste (DAT, Schwacke usw.). Sie können dem Gutachten, das regelmäßig der fiktiven Abrechnung auf Ersatzbeschaffungsbasis zugrunde gelegt wird, als Orientierung dienen.

Nach der Neuregelung bleibt auch die Möglichkeit bestehen, dem von der Rechtsprechung konkretisierten Wirtschaftlichkeitspostulat nicht zu folgen, sondern eine andere Art der Wiederherstellung zu wählen und auf der Basis der wirtschaftlich gebotenen Wiederherstellung fiktiv abzurechnen. So kann der Geschädigte nach wie vor etwa eine höherwertige Ersatzsache anschaffen. Er kann auch statt einer wirtschaftlich gebotenen Reparatur Ersatz beschaffen oder statt einer wirtschaftlich gebotenen Ersatzbeschaffung eine Reparatur vornehmen. In jedem Fall kann er jedoch wie bisher nur die Kosten für die wirtschaftlich gebotene Wiederherstellung verlangen.

In diesen Fällen kommt es für den Ersatz der Umsatzsteuer nur darauf an, ob sie zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands angefallen ist, nicht aber welchen Weg der Geschädigte zur Wiederherstellung beschritten hat. Auch wenn der Geschädigte das Gebot der Wirtschaftlichkeit verletzt und nicht den zumutbaren Weg zur Schadensbeseitigung wählt, der den geringeren Aufwand erfordert, so verliert er damit nicht den Anspruch auf Ersatz der Umsatzsteuer, wenn auf dem von ihm gewählten Weg Umsatzsteuer anfällt. Sein Anspruch ist jedoch auf den Umsatzsteuerbetrag begrenzt, der bei dem wirtschaftlich günstigeren Weg angefallen wäre:

Fällt bei der konkreten Wiederherstellung Umsatzsteuer auf das Entgelt für die Reparatur oder Ersatzbeschaffung an (§ 10 Abs. 1 UStG), kann sie bis zur Höhe des Umsatzsteuerbetrages verlangt werden, der bei der wirtschaftlich günstigeren Wiederherstellung angefallen wäre, gleichviel, ob bei dieser Abrechnung auf der Basis des wirtschaftlich günstigeren Weges ebenfalls das Entgelt für die Reparatur oder Ersatzbeschaffung (§ 10 Abs. 1 UStG) oder die Differenz zwischen Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis (§ 25a UStG) als Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer zugrunde gelegt wird.

Gleiches gilt, wenn bei der konkreten Wiederherstellung Umsatzsteuer nur auf die Differenz zwischen Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis anfällt (§ 25a UStG). Zwar lässt sich in diesem Fall die konkret angefallene Umsatzsteuer wegen § 25a Abs. 6 UStG nicht in einer Rechnung ausweisen. Sie kann aber gleichwohl im Rahmen der Schadensschätzung nach § 287 ZPO ermittelt werden. Als Orientierung kann die Umsatzsteuer auf die gutachterlich bestimmbare Differenz zwischen Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis der konkret angeschafften Ersatzsache dienen. Der so ermittelte Betrag ist bis zur Höhe des Umsatzsteuerbetrages zu ersetzen, der bei dem wirtschaftlich günstigeren Weg angefallen wäre.

Fällt schließlich bei der konkreten Wiederherstellung überhaupt keine Umsatzsteuer an, ist Umsatzsteuer auch nicht ersetzbar.

Unbelassen bleibt dem Geschädigten schließlich die Möglichkeit, seinen Schadensersatzanspruch abzutreten. Die Geltendmachung der Umsatzsteuer durch den Zessionar richtet sich in diesem Falle danach, ob und in welchem Umfang dieser umsatzsteuerplichtige Maßnahmen zur Wiederherstellung ergreift.

Zu Artikel 2 Nr. 2a

Artikel 2 Nr. 2a enthält eine redaktionelle Änderung, die ihren Grund in der nachfolgend erläuterten weiteren Änderung hat.

Zu Artikel 2 Nr. 2b

Artikel 2 Nr. 2b bewirkt eine grundlegende Veränderung der bisherigen Schadensausgleichssituation in Bezug auf den Ersatz von immateriellen Schäden bei Verletzungen des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit und der sexuellen Selbstbestimmung (Schmerzensgeld): Im deutschen Recht wird erstmals ein umfassender, d. h. vom Haftungsgrund unabhängiger Anspruch auf Schmerzensgeld bei Verletzung dieser Rechtsgüter geschaffen. Dieser Anspruch geht in zweifacher Weise über die bestehende Rechtslage hinaus, die bisher die Gewährung von Schmerzensgeld grundsätzlich nur für die außervertragliche Verschuldenshaftung vorsieht (§ 847 BGB): zum einen wird der Anspruch auf Schmerzensgeld auf Haftungssysteme erweitert, die kein Verschulden voraussetzen (sog. Gefährdungshaftung), zum anderen wird es zukünftig auch im Rahmen der vertraglichen Haftung möglich sein, Schmerzensgeld zu verlangen. Aus diesem umfassenden Charakter der Regelung erklärt sich auch ihr neuer Standort im ersten Abschnitt des zweiten Buches des BGB, also im Allgemeinen Teil des Schuldrechts. Die Vorschrift des § 847 BGB aus dem Besonderen Schuldrecht konnte so entfallen.

Gemeinsame Voraussetzung für die Gewährung von Schmerzensgeld ist eine Verletzung des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit oder der sexuellen Selbstbestimmung. Die Aufzählung orientiert sich an den im bisherigen § 847 Abs. 1 BGB aufgezählten Rechtsgütern. Die Ergänzung um die sexuelle Selbstbestimmung war notwendig, um die Rechtsfolgen aus § 847 Abs. 2 BGB zu bewahren. Außerdem soll durch die ausdrückliche Erwähnung der sexuellen Selbstbestimmung die Bedeutung unterstrichen werden, die der Gesetzgeber diesem Rechtsgut beimisst.

Dass Verletzungen des allgemeinen Persönlichkeitsrechts nicht ausdrücklich in die Aufzählung der Schmerzensgeldansprüche auslösenden Rechtsgutsverletzungen aufgenommen sind, steht auch künftig einer Geldentschädigung bei nach § 823 BGB erheblichen Persönlichkeitsrechtsverletzungen nicht entgegen. Nachdem zunächst die Entschädigung in Geld als Rechtsfolge haftungsrechtlich relevanter Persönlichkeitsrechtverletzungen aus einer Rechtsanalogie zu § 847 BGB abgeleitet worden war, geht die Rechtspre-

chung inzwischen davon aus, dass es sich bei dem Anspruch auf Geldentschädigung wegen Verletzung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts um ein vom Schmerzensgeld nach § 847 BGB zu unterscheidendes Recht handele, das auf den Schutzauftrag aus Artikel 1 und 2 Abs. 1 GG zurückgehe (BGHZ 35, 363, 367 f.; 39, 124, 130 ff.; 128, 1, 15). Ist dieser Anspruch damit von den §§ 847, 253 BGB geltenden Rechts unabhängig, können Änderungen dieser Vorschriften ihn auch nicht tangieren. Ob anknüpfend an entsprechende frühere Initiativen eine einfachgesetzliche Klarstellung sinnvoll ist, kann hier dahinstehen. Jedenfalls könnte sie sich nicht auf die Anordnung einer Geldentschädigung als Rechtsfolge einer Persönlichkeitsrechtsverletzung beschränken, sondern müsste mit einer ausdrücklichen und umfassenden Regelung des zivilrechtlichen Schutzes des allgemeinen Persönlichkeitsrechts einhergehen. Dies kann im Zusammenhang mit diesem Gesetz nicht geleistet werden.

Liegt eine Verletzung der in § 253 Abs. 2 BGB genannten Rechtsgüter vor, besteht – unabhängig davon, ob eine verschuldensabhängige oder eine verschuldensunabhängige, eine vertragliche oder eine außervertragliche Haftung zugrunde liegt – ein Schmerzensgeldanspruch. Dieser Anspruch greift zudem – abgesehen von der Vorsatzhaftung (Nummer 1) – bei all diesen Haftungsgründen unter derselben Voraussetzung ein: Der durch die Verletzung der genannten Rechtsgüter verursachte Schaden muss unter Berücksichtigung seiner Art und Dauer nicht unerheblich sein (Nummer 2).

Insoweit unterscheidet sich die neue Regelung grundlegend von dem in der 13. Legislaturperiode vorgelegten Entwurf: Er dehnte den Schmerzensgeldanspruch nur auf die (verschuldensunabhängige) Gefährdungshaftung, nicht aber auch auf die Vertragshaftung aus. Er enthielt überdies mit der Begrenzung des Anspruchs bei Gefährdungshaftung auf schwer wiegende und dauerhafte Beschädigungen eine außerordentlich hohe und deshalb vielfach als für den Opferschutz unzureichend kritisierte Schwelle. Und schließlich enthielt er mit der unbeschränkten Vorsatzhaftung und der auf nicht geringfügige Schäden beschränkten Fahrlässigkeitshaftung eine Schwellenvielfalt, die seinerzeit als schwer überschaubar und der Verfahrensökonomie zuwiderlaufend gerügt worden ist.

Die neue Regelung trägt dieser Kritik damit Rechnung, dass sie eine einheitliche Schwelle vorsieht, die deutlich niedriger ansetzt, als dies seinerzeit für Gefährdungshaftungen vorgesehen war: Schmerzensgeld wird nur noch davon abhängig gemacht, dass der Schaden unter Berücksichtigung von Art und Dauer nicht unerheblich ist (Nummer 2). Diese Lösung geht im Wesentlichen auf einen Vorschlag des für Schadensersatzrecht zuständigen VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs gegenüber dem Entwurf eines 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetztes aus der 13. Legislaturperiode zurück. Soweit die hier gewählte Formulierung von diesem Vorschlag abweicht und statt einer „erheblichen Beeinträchtigung“ einen „nicht unerheblichen Schaden“ fordert, wird damit eine im Schadensersatzrecht bereits bekannte Schwelle, nämlich diejenige aus § 84 AMG aufgegriffen. Zudem soll damit Fehlinterpretationen in Richtung auf eine besonders hohe Erheblichkeitsschwelle vorgebeugt werden.

Gegenüber dem früheren Entwurf war vereinzelt ein Verzicht auf jegliche Schwelle gefordert worden. Dieser Forderung zu folgen, erscheint indes nicht angezeigt: Eine Erheblichkeitsschwelle ist mit Blick auf die Kosten, die durch die Ausweitung des Schmerzensgeldes auf Fälle der Gefährdungshaftung und der Vertragshaftung entstehen werden, notwendig, um zu vermeiden, dass die Versichertengemeinschaft mit deutlichen Prämienerhöhungen belastet würde. Sie rechtfertigt sich weiterhin unter dem Gesichtspunkt, dass die verfügbaren Mittel mehr als bisher auf die Fälle schwererer Verletzungen konzentriert werden sollen. Insoweit befindet sich der Entwurf auch in Übereinstimmung mit einer Tendenz der Rechtsprechung, die bereits nach der bestehenden Gesetzeslage auf der Grundlage des Gedankens der „Billigkeit“ in § 847 BGB im Einzelfall für geringfügige Personenschäden kein Schmerzensgeld zugebilligt hat (vgl. BGH NJW 1992, 1043 f.).

Eine Ausnahme besteht allerdings für die Vorsatzhaftung, für die auf eine Erheblichkeitsschwelle verzichtet wird (Nummer 1). Bei der Vorsatzhaftung steht neben der Ausgleichsfunktion die Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes derart im Vordergrund, dass ein Schmerzensgeld auch bei der Herbeiführung nur unerheblicher Schäden erforderlich erscheint, so dass es insoweit bei der bestehenden Rechtslage verbleibt.

Die beiden wesentlichen Parameter, nach denen zu beurteilen ist, ob ein Schaden „nicht unerheblich“ im Sinne von § 253 Abs. 2 BGB ist, gibt der Entwurf mit „Art und Dauer“ selbst vor. Beide Merkmale sind gesondert zu prüfen und sollen in die Gesamtbeurteilung („unter Berücksichtigung“) einfließen, ob ein Schaden als „nicht unerheblich“ anzusehen ist. Sie sind jedoch nicht als kumulative Voraussetzungen in dem Sinne zu verstehen, dass ein Schaden sowohl mit Blick auf seine Schwere als auch mit Blick auf seine Dauer als nicht unerheblich anzusehen ist. Es ist also nicht erforderlich, dass die Erheblichkeitsschwelle sowohl durch die Schwere als auch durch die Dauer des Schadens überschritten wird. Es ist auch nicht erforderlich, dass es sich um einen dauerhaften Schaden handelt. Abgestellt werden soll vielmehr auf eine wertende Betrachtung beider Merkmale zusammen. Ein Schmerzensgeld kann also auch dann in Betracht kommen, wenn ein Schaden nur von kürzerer Dauer, aber seiner Art nach schwer ist. Umgekehrt sind auch Fälle denkbar, in denen ein Schaden so lange andauert, dass an die Art des Schadens nur geringere Anforderungen zu stellen sind.

Zu den Schäden, die unter Berücksichtigung ihrer Art und Dauer unerheblich sind, zählen einmal die Bagatellverletzungen, für die die Rechtsprechung bereits jetzt von einem Schmerzensgeld absieht. Dies sind Verletzungen, die einen geringen, nur vorübergehenden Einfluss auf das Allgemeinbefinden haben, wie z. B. Kopfschmerzen oder Schleimhautreizungen (vgl. BGH NJW 1992, 1043 f.). Darüber hinaus dürften im Regelfall auch leichtere oberflächliche Weichteilverletzungen, wie Schürfwunden, Schnittwunden und Prellungen, sowie leichtere Verletzungen des Bewegungsapparates, wie Zerrungen und Stauchungen, als unerheblich einzustufen sein. Schließlich dürften auch nicht objektivierbare leichte HWS-Verletzungen ersten Grades regelmäßig unterhalb dieser Erheblichkeitsschwelle bleiben. Von Seiten des Gesetzgebers wäre es nicht angebracht, eine

feste Summe vorzugeben, bis zu der von einem nicht unerheblichen Schaden auszugehen ist. Die Bestimmung eines angemessenen Schmerzensgeldes ist originäre Aufgabe der Gerichte, die hierbei die besonderen Umstände jedes Einzelfalles berücksichtigen müssen, was das Gesetz durch eine entsprechend flexible Formulierung sicherstellen muss. Bei der Konzeption des Entwurfs wurde jedoch davon ausgegangen, dass solche Schäden unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleiben dürften, die bisher mit Schmerzensgeldern unter 1 000 DM abgefunden wurden.

Zu Artikel 2 Nr. 3

Nach § 825 BGB ist derjenige zum Schadensersatz verpflichtet, der eine Frauensperson durch Hinterlist, durch Drohung oder unter Missbrauch eines Abhängigkeitsverhältnisses zur Gestattung der außerehelichen Beiwohnung bestimmt.

Zwar kommt der Regelung in der Praxis keine eigenständige Bedeutung zu. Seit das allgemeine Persönlichkeitsrecht als sonstiges Recht im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB von der Rechtsprechung anerkannt wurde, werden Schadensersatzansprüche wegen Verletzung des sexuellen Selbstbestimmungsrechts in dessen Rahmen zugesprochen, soweit ein Schadensersatzanspruch nicht ohnehin nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit einer das sexuelle Selbstbestimmungsrecht schützenden strafrechtlichen Bestimmung besteht.

Es hätte also nahegelegen, die Bestimmung mit ihrem antiquierten Begriff der „Frauensperson“ aufzuheben. Dies hätte jedoch möglicherweise zu dem falschen Schluss geführt, dass der Gesetzgeber der sexuellen Selbstbestimmung der Frau, die bisher durch den Anspruch zum Ausdruck gebrachte Bedeutung abspricht. Dies soll vermieden werden.

Die Neuregelung der Vorschrift wählt nunmehr eine jedermann schützende Formulierung des Geschädigten und bezieht insoweit auch Männer und Kinder in den Schutzbereich der Norm ein.

Der Schadensersatzanspruch erfasst nach wie vor auch den Ersatz des immateriellen Schadens. Diese bisher in § 847 Abs. 2 BGB angeordnete Rechtsfolge ergibt sich nunmehr aus § 253 Abs. 2 BGB.

Zu Artikel 2 Nr. 4

Nach den Erkenntnissen der Entwicklungspsychologie kann es mittlerweile als gesichert gelten, dass Kinder auf Grund ihrer physischen und psychischen Fähigkeiten regelmäßig frühestens ab Vollendung des 10. Lebensjahres imstande sind, die besonderen Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs zu erkennen, und sich den erkannten Gefahren entsprechend zu verhalten. Dies liegt zum einen an den körperlichen Bedingungen, auf Grund derer es Kindern bis zum 10. Lebensjahr nicht möglich ist, Entfernungen und Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Zum anderen stehen kindliche Eigenheiten wie Lauf- und Erprobungsdrang, Impulsivität, Affektreaktionen, mangelnde Konzentrationsfähigkeit und gruppendynamisches Verhalten oft einem verkehrsgerechten Verhalten entgegen.

Hieraus zieht der Entwurf mit dem neuen § 828 Abs. 2 Satz 1 BGB die Konsequenz und setzt die Deliktsfähigkeit für Schäden, die einem anderen bei Unfällen im motorisierten Straßen- oder Bahnverkehr zugefügt werden, auf das vollendete 10. Lebensjahr herauf. Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr werden damit einerseits von einer Haftung für von ihnen verursachte Unfallschäden befreit. Sie müssen sich andererseits ihren eigenen Ansprüchen, gleichviel ob sie aus allgemeinem Deliktsrecht hergeleitet werden oder aus den Gefährdungshaftungstatbeständen des StVG oder des HPflG, ein Mitverschulden bei der Schadensverursachung nicht entgegenhalten lassen. Denn § 828 BGB ist auch für die Frage des Mitverschuldens nach § 254 BGB maßgeblich (BGH NJW 1962, 1065, Mertens, in Münchener Kommentar, § 828, Rdnr. 2), der über die entsprechenden Verweisungsnormen (§ 9 StVG, § 4 HPflG) auch für die sondergesetzlichen Gefährdungshaftungen gilt. Ergänzt wird diese Neuregelung der Deliktsfähigkeit für den motorisierten Verkehr durch eine Änderung des § 7 Abs. 2 StVG und des § 1 Abs. 2 HPflG (vgl. dazu Begründung zu Artikel 4 Nr. 1b und Artikel 5 Nr. 1): Mit der Ersetzung des Einwands eines „unabwendbaren Ereignisses“ durch den Einwand „höherer Gewalt“ wird insbesondere bei einer Unfallbeteiligung von Kindern sichergestellt, dass die durch den neuen § 828 Abs. 2 BGB bewirkte Verbesserung der Haftungssituation von unfallbeteiligten Kindern nicht durch den Unabwendbarkeitsnachweis nach § 7 Abs. 2 StVG bzw. § 1 Abs. 2 HPflG i. V. m. § 7 Abs. 2 StVG wieder konterkariert wird. Unberührt bleibt nach wie vor die Gefährdungshaftung des Kindes als Halter eines Kraftfahrzeugs oder als Bahnbetriebsunternehmer. Da es hierfür auf Zurechnungsfähigkeit und Verschulden nicht ankommt, ist § 828 BGB nicht anwendbar (Soergel-Zeuner, vor § 827, Rdnr. 2; Hofmann, NJW 1964, 228).

Anders als im Entwurf eines 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes aus der 13. Legislaturperiode wurde als Standort dieser Regelung das allgemeine Deliktsrecht gewählt. Diese Systematik folgt einem entsprechenden Vorschlag des Bundesrates aus dem damaligen Gesetzgebungsverfahren (Bundestagsdrucksache 13/10766) und des Verkehrsgerichtstages 1998. Der damalige Entwurf implementierte diese Regelungen in die spezialgesetzlichen Konkurrenzregelungen zum allgemeinen Deliktsrecht (§ 16 StVG und § 12 HPflG). Diese erhielten hierdurch indes einen eigenständigen materiellen Gehalt, der auch noch außerhalb dieser spezialgesetzlichen Haftungssysteme lag, da die Änderung der Deliktsfähigkeit nicht die dort normierte Halter- bzw. Betriebsunternehmerhaftung, sondern ausschließlich die Haftung nach allgemeinem Deliktsrecht tangiert. Relevanz kann die Änderung der Deliktsfähigkeit in diesen Haftungssystemen allenfalls im Rahmen des Mitverschuldens erlangen. Um dies zu gewährleisten, bedarf es aber wegen der Maßgeblichkeit des § 828 BGB für das Mitverschulden (§ 254 BGB) und die bereits in den Sondergesetzen vorhandenen Verweisungsnormen keiner weiteren Aufnahme in diese Vorschriften.

In seiner Terminologie lehnt sich der neue § 828 Abs. 2 BGB an die Terminologie der Haftungsnormen des Straßenverkehrsgesetzes und des Haftpflichtgesetzes an. So wird die Deliktsfähigkeit nur für solche Schäden heraufgesetzt, die aus einem Unfall herrühren, der sich mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienen- oder Schwebebahn ereignet hat, und die von dem Kind verursacht oder mitverursacht wurden. Damit soll die Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit auf

im motorisierten Straßen- oder Bahnverkehr plötzlich eintretende Schadensereignisse begrenzt werden, bei denen die altersbedingten Defizite eines Kindes, wie z. B. Entfernungen und Geschwindigkeiten nicht richtig einschätzen zu können, regelmäßig zum Tragen kommen. Außerhalb dieses Bereichs, z. B. auch im nicht motorisierten Verkehr, sind die Anforderungen, denen das Kind ausgesetzt ist, im Allgemeinen geringer. Das Kind wird auf Grund seiner altersbedingten Defizite seltener überfordert sein. Daher erscheint auch eine generelle Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit nach Absatz 2 nicht notwendig.

Anders als der Entwurf des 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes aus der 13. Legislaturperiode dies vorsah, wird die Deliktsfähigkeit indes dann nicht auf das vollendete 10. Lebensjahr heraufgesetzt, wenn das Kind die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt hat (Absatz 2 Satz 2). Diese Ausnahme greift einen Vorschlag des Bundesrates (Bundesratsdrucksache 13/10766) und zahlreicher weiterer Stellungsnahmen aus dem damaligen Gesetzgebungsverfahren auf, die teils für absichtliches, teils für vorsätzliches schadensstiftendes Verhalten eine Ausnahme forderten. Damit soll klargestellt werden, dass der Haftungsausschluss nicht Fälle erfassen soll, in denen z. B. ein Neunjähriger von einer Autobahnbrücke Steine auf fahrende Autos wirft. Denn solche Fälle haben nichts mit der eingangs beschriebenen Überforderungssituation zu tun, denen sich Kinder im Straßenverkehr oft ausgesetzt sehen. Nicht altersbedingte Defizite bei der Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten bei der Teilnahme am Verkehr sind hierfür relevant, sondern ein bewusst und gewollt verkehrsfremdes und offensichtlich zu Schäden führendes Verhalten, das auch von einem Neunjährigen als solches erkannt werden kann.

Ob dieser Gesichtspunkt die Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit für absichtlich herbeigeführte oder für vorsätzlich herbeigeführte Verletzungen deliktisch geschützter Rechtsgüter ausschließen sollte, ist in den Stellungnahmen zu dem Entwurf des 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes aus der 13. Legislaturperiode unterschiedlich beurteilt worden: Während etwa der Bundesrat in seiner Stellungnahme (Bundesratsdrucksache 13/10766, S. 5) für die Herausnahme absichtlichen Verhaltens eintrat, sprach sich etwa der Deutsche Anwaltverein (AnwBl. 1998, 329) für die Herausnahme vorsätzlichen Verhaltens aus. Die Bundesregierung hat sich für Letzteres entschieden. Maßgeblich dafür war zum einen, dass bereits bei vorsätzlicher und nicht erst bei absichtlicher Verletzung deliktisch geschützter Rechtsgüter die Überforderungssituation des Kindes im motorisierten Verkehr nicht mehr in dem Maße schadensursächlich ist, dass eine generelle Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit geboten erscheint. Zum anderen kennt das Schuldrecht, speziell das Deliktsrecht – anders als das Strafrecht – jedenfalls im geschriebenen Recht eine Differenzierung zwischen vorsätzlichem und absichtlichem Handeln bisher nicht. Vielmehr wird im Rahmen des Verschuldens grundsätzlich nur zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit als Schuldformen unterschieden (§ 276 BGB). Und nur für die Verschuldensform des Vorsatzes gibt es spezielle (Haftungs-)Tatbestände (z. B. § 826 BGB). Diese Systematik sollte nicht ohne hinreichenden Grund durchbrochen werden.

Nach Einfügung der speziellen Deliktsfähigkeit im motorisierten Verkehr in den neuen Absatz 2 wird der bisherige Absatz 2 nunmehr Absatz 3. Die Änderung seines Wortlauts ist durch den neuen Absatz 2 bedingt. Absatz 3 greift nur ein, wenn die Deliktsfähigkeit nicht bereits nach Absatz 1 oder 2 ausgeschlossen ist.

Mit der Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit für Kinder bei Unfallen im motorisierten Straßen- und Bahnverkehr wird zugleich die Sonderregelung der Deliktsfähigkeit für Gehörlose nach § 828 Abs. 2 Satz 2 gestrichen. Damit kommt die Bundesregierung einer Forderung von Behinderten- und Gehörlosenverbänden nach. Von diesen wurde kritisiert, dass die Vorschrift einen diskriminierenden Charakter habe, da sie Gehörlose unabhängig von ihrem Alter Minderjährigen im Alter zwischen 7 und 18 Jahren gleichstellt. Damit wird der unzutreffende Eindruck erweckt, dass Gehörlose auch im Bezug auf ihre intellektuellen Fähigkeiten nur Minderjährigen gleichstünden. Da es keinen überzeugenden Grund für einen solchen Sondertatbestand für Gehörlose gibt, soll die Vorschrift trotz ihrer ursprünglichen Zielrichtung als Schutzvorschrift entfallen. Im 19. Jahrhundert, als die Vorschrift des § 828 Abs. 2 Satz 2 entstand, hielt man Gehörlose für so schwer in ihrer Entwicklung beeinträchtigt, dass eine besondere Regelung der Deliktsfähigkeit für notwendig gehalten wurde. Diese Erwägung ist aus heutiger Sicht antiquiert und geht, wie auch ein Blick in die Bildungsstatistik zeigt, an den gesellschaftlichen Realitäten unserer Zeit vorbei. Auch im Hinblick auf die körperliche Beeinträchtigung ist nicht erkennbar, warum gerade die Gruppe der Gehörlosen einer haftungsrechtlichen Privilegierung bedürfte, die das Gesetz anderen Gruppen von Behinderten verwehrt. Es ist nicht zu erwarten, dass die vorgesehene Streichung zu einer ungerechtfertigten Schlechterstellung von Gehörlosen führen wird: Zum einen wird die haftungsrechtliche Privilegierung schon jetzt durch die Billigkeitshaftung nach § 829 eingeschränkt. Zum anderen erlaubt das Haftungsrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs auch nach Streichung des § 828 Abs. 2 Satz 2 die besonderen Verhältnisse von Gehörlosen zu berücksichtigen: Bei der Feststellung des Verschuldens wird zwar grundsätzlich ein objektiver Maßstab angelegt und nicht auf die besonderen Verhältnisse des Einzelnen abgestellt. Dieser objektive Maßstab wird jedoch gruppenbezogen ermittelt, so dass sich Besonderheiten einer Gruppe auf die Bewertung auswirken. Behinderte Menschen werden insoweit von der Rechtsprechung als besondere Gruppe anerkannt.

Zu Artikel 2 Nr. 5

Ein gerichtlich bestellter Sachverständiger ist gegenüber den Parteien eines Rechtsstreits oder sonst von einem gerichtlichen Verfahren Betroffenen keiner Vertragshaftung unterworfen (OLG Düsseldorf NJW 1986, 2891). Denn an dem zwischen dem Träger der Gerichtsbarkeit und dem Sachverständigen bestehenden Rechtsverhältnis sind sie weder beteiligt, noch entfaltet dieses Schutzwirkungen zu ihren Gunsten. Auch eine Haftung aus Amtspflichtverletzung (§ 839 BGB) kommt mangels Ausübung hoheitlicher Gewalt durch den Sachverständigen nicht in Betracht (OLG Düsseldorf NJW 1986, 2891). Ansprüche können sich daher nur aus allgemeinem Deliktsrecht ergeben.

Diese Ansprüche sind indes nach geltender Rechtslage unterschiedlich, je nachdem, ob der Sachverständige beeidigt worden oder unbeeidigt geblieben ist: Der beeidigte Sach-

verständige haftet nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. den §§ 154, 163 StGB für jeden Vermögensschaden bereits bei fahrlässiger Falschbegutachtung. Der unbeeidigte Sachverständige haftet – da § 410 ZPO kein Schutzgesetz i. S. d. § 823 Abs. 2 BGB ist (OLG Düsseldorf NJW 1986, 2891) – für Vermögensschäden erst bei vorsätzlicher Falschbegutachtung (§ 826 BGB) (OLG Hamm NJW-RR 1998, 1686). Im Übrigen trifft ihn nur eine Haftung für die Verletzung absoluter Rechte (§ 823 Abs. 1 BGB), die von der Rechtsprechung auf die vorsätzliche und die grob fahrlässige Falschbegutachtung beschränkt wird (BVerfGE 49, 304; OLG Schleswig NJW 1995, 791).

Ob ein Sachverständiger beeidigt worden oder unbeeidigt geblieben ist, ist eine verfahrensrechtlich und strafrechtlich beachtliche Unterscheidung. Haftungsrechtlich ist dies indes kein geeignetes Differenzierungskriterium (vgl. BVerfGE 49, 304). Mit dem neuen § 839a BGB soll dieser Unterschied zwischen der Haftung des beeidigten und des nicht beeidigten gerichtlichen Sachverständigen deshalb beseitigt werden.

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird ein neuer Haftungstatbestand geschaffen, der die Haftung des gerichtlichen Sachverständigen für ein unrichtiges Gutachten abschließend regelt. Unerheblich ist es danach, ob der Sachverständige beeidigt wurde. Sowohl der beeidigte als auch der unbeeidigte Sachverständige haften für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Damit wird zugleich der Vorschlag der ZPO-Kommission (§ 839a BGB-E, Bericht, S. 358 f.) umgesetzt, die sich bereits für eine eigenständige Vorschrift für die Haftung des gerichtlichen Sachverständigen ausgesprochen und vorgeschlagen hatte, dass dieser – gleichgültig ob er beeidigt wurde oder nicht – stets für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit einstehen solle.

Mit der Regelung soll auch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass der Rückgriff auf den Sachverständigen für den in einem Rechtsstreit auf Grund eines falschen Sachverständigengutachtens Unterlegenen oft die einzige Möglichkeit ist, materielle Gerechtigkeit zu erlangen. Dies birgt freilich auch die Gefahr in sich, dass rechtskräftig abgeschlossene Prozesse im Gewand des Sachverständigenhaftungsprozesses neu aufgerollt werden.

Der Verschuldensmaßstab ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt; eine Haftung für einfache Fahrlässigkeit scheidet daher künftig aus. Andernfalls würde dem Sachverständigen die innere Freiheit genommen, derer er bedarf, um sein Gutachten unabhängig und ohne Druck eines möglichen Rückgriffs erstatten zu können. Dies gilt umso mehr, als der öffentlich bestellte Sachverständige regelmäßig zur Erstattung des Gutachtens verpflichtet ist.

Eine Ersatzpflicht des Sachverständigen soll nur insoweit begründet werden, als einem Prozessbeteiligten durch eine gerichtliche Entscheidung, die auf dem unrichtigen Gutachten beruht, ein Schaden entsteht. Ausgeschlossen von der Ersatzpflicht sind somit Fälle anderweitiger Erledigung wie z. B., dass sich die Parteien unter dem Eindruck eines unrichtigen Gutachtens vergleichen. Hier wäre der Nachweis, dass dieses Gutachten auf die Motivation der Parteien eingewirkt hat, auch nur schwer zu erbringen.

Absatz 2 stellt durch den Verweis auf § 839 Abs. 3 BGB sicher, dass die schuldhafte Nichteinlegung eines Rechtsmittels auch hier zum Haftungsausschluss führt.

Zu Artikel 2 Nr. 6

Die Regelung ersetzt in den genannten Vorschriften – ohne Veränderung des rechtlichen Gehalts – in Bezug auf die Zeugung eines Menschen den Begriff „erzeugt“, der vom Sprachgebrauch und allgemeinen Verständnis her dem wirtschaftlich technischen Produktionsbereich zugeordnet wird, durch den in der Gesellschaft üblichen Begriff „gezeugt“.

Zu Artikel 2 Nr. 7

Nach Schaffung eines einheitlichen und umfassenden Anspruchs auf Schmerzensgeld im neuen § 253 Abs. 2 BGB, der den Regelungsinhalt des bisherigen § 847 BGB vollständig umfasst, konnte diese Vorschrift aufgehoben werden. Die allgemeine Begründung (III.3) und die Einzelbegründung zu Artikel 2 Nr. 2b wird insoweit in Bezug genommen.

Zu Artikel 2 Nr. 8 und 9

Auf die Begründung zu Artikel 2 Nr. 6 wird verwiesen.

Zu Artikel 3 – Änderung des Bundesberggesetzes

Zu Artikel 3 Nr. 1

Für Bergschäden enthält das Bundesberggesetz in den Vorschriften der §§ 114 ff. eine Gefährdungshaftung für den Fall der Tötung oder Verletzung eines Menschen. Hinsichtlich des Umfangs der Ersatzpflicht verweist § 117 Abs. 1 BBergG grundsätzlich auf die „Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Verpflichtung zum Ersatz von Vermögensschäden im Falle einer unerlaubten Handlung“, die in den Nummern 1 und 2 durch besondere Haftungshöchstgrenzen modifiziert werden.

Mit dem neuen § 253 Abs. 2 BGB wird der Ersatz des Nichtvermögensschadens in Form von Schmerzensgeld auch auf alle Gefährdungshaftungen, mithin auch auf diejenige nach dem Bundesberggesetz ausgedehnt. Daher ist der in § 117 Abs. 1 Satz 1 BBergG enthaltene Verweis auf die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Verpflichtung zum Ersatz von Vermögensschäden entsprechend anzupassen. Das Wort „Vermögensschäden“ ist daher durch das auch Nichtvermögensschäden in Form des Schmerzensgeldes umfassende Wort „Schaden“ zu ersetzen.

Zu Artikel 3 Nr. 2

Durch Artikel 3 Nr. 2 werden die bisherigen Haftungshöchstbeträge des Bundesberggesetzes, die zuletzt im Jahr 1980 erhöht worden sind, – ebenso wie in den anderen Gefährdungshaftungssystemen – unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung und der mit diesem Gesetz erfolgenden Haftungserweiterung bei der Gefährdungshaftung angepasst, mit anderen Haftungshöchstgrenzen harmonisiert und auf Euro umgestellt. Auf die allgemeine Begründung (Ziff. III.6) wird verwiesen.

Die individuelle Haftungshöchstgrenze für Personenschäden (§ 117 Abs. 1 Nr. 1 BBergG), die bisher bei einem Ka-

pitalbetrag von 500 000 DM und einer Jahresrente von 30 000 DM lag, wird auf einen Kapitalhöchstbetrag von 600 000 Euro und eine maximale Jahresrente von 36 000 Euro angehoben. Diese Heraufsetzung, die etwa einer Verdoppelung entspricht, trägt sowohl den seit der letzten Anhebung vor 20 Jahren gestiegenen Schadensbeseitigungskosten als auch der Erweiterung der Gefährdungshaftung durch Einführung von Schmerzensgeldansprüchen Rechnung. Mit einem Kapitalbetrag von maximal 600 000 Euro und einer maximalen Monatsrente von 3 000 Euro dürfte regelmäßig eine Deckung für den bei einem erheblichen und dauerhaften Personenschaden zu leistenden Schadensersatz gewährleistet sein. Sollten in Ausnahmefällen die Personenschäden einer geschädigten Person auch diese Höchstbeträge überschreiten, werden die verbleibenden Spitzen vielfach über die Verschuldenshaftung realisiert werden können. Zugleich wird damit die individuelle Haftungshöchstgrenze der Gefährdungshaftung für Bergschäden den bereits bei anderen Gefährdungshaftungen bestehenden höheren Grenzen (vgl. § 88 Abs. 1 Nr. 1 AMG) unter Berücksichtigung der Umstellung dieser Grenzen auf Euro angeglichen.

Zu Artikel 4 – Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Haftungssystem des Straßenverkehrsgesetzes, das auf Grund der potenziellen Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs als Verkehrsmittel eine weitgehend von einem Verschulden unabhängige Haftung des Halters (§ 7 StVG) und gleichzeitig eine vermutete Verschuldenshaftung des Fahrzeugführers (§ 18 StVG) normiert, hat sich über Jahrzehnte hinweg bewährt. Es gewährleistet eine angemessene und in aller Regel zügige Schadensregulierung unter Berücksichtigung der Interessen der am Straßenverkehr teilnehmenden Verantwortlichen und der Betroffenen. Hinzu kommt die Tatsache, dass für den Geschädigten wegen des für die Straßenverkehrshaftung obligatorischen Versicherungsschutzes nach dem Pflichtversicherungsgesetz nicht nur eine Deckung seines Schadensersatzanspruchs gewährleistet ist; er hat zudem auch einen gerichtlich durchsetzbaren Direktanspruch gegen den Versicherer selbst. Ergänzt wird dieses System durch die im Falle eines Verschuldens parallel eingreifende Haftung nach den §§ 823 ff. BGB.

Trotz dieser allgemein positiven Bilanz zeigt sich in der Rechtspraxis, dass insbesondere wegen der Zunahme des Verkehrsaufkommens, wegen geänderter Verhaltensweisen und wegen wirtschaftlicher Veränderungen in einzelnen Bereichen Fortschreibungen erforderlich sind.

Zu Artikel 4 Nr. 1a

Die schweren Unfälle, an denen LKW- oder Wohnwagengespanne beteiligt sind, machen deutlich, dass mit der Verwendung von Anhängern häufig eine Erhöhung der von einem Kraftfahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr verbunden ist.

In zunehmendem Maße sind zudem Kraftfahrzeugunfälle von Zugfahrzeugen mit Anhängern zu beobachten, bei denen den Geschädigten zur Identifizierung des Schädigers nur das Kennzeichen des Anhängers bekannt ist, das sich vom Kennzeichen des Zugfahrzeugs jedoch unterscheidet. Halter und Versicherer des Anhängers berufen sich in der Regel darauf, dass sie nach § 7 StVG weder zur Mitteilung noch zur Identifizierung des Zugfahrzeugs verpflichtet seien, verweisen aber in den hier bekannt gewordenen Fällen auf die Haftung des Fahrers und Halters des dem Geschädigten unbekannten Zugfahrzeugs. Die Verkehrsopferhilfe behandelt diese Fälle als Schäden durch nicht ermittelte Fahrzeuge nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 PflVG mit den sich aus § 12 Abs. 2 PflVG ergebenden Einschränkungen, denen zufolge Schmerzensgeld nur in besonderen Härtefällen geleistet wird und keine Leistungspflicht für Sachschäden am Fahrzeug des Ersatzberechtigten besteht.

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird deshalb eine Haftung auch des Halters des Anhängers für Unfälle beim Betrieb des Gespanns eingeführt. Er haftet neben dem Halter des Zugfahrzeugs. Ausgeschlossen ist seine Haftung wie diejenige des Zugfahrzeughalters in den Fällen höherer Gewalt (§ 7 Abs. 2 StVG) (vgl. dazu unten Begründung zu Artikel 4 Nr. 1b), wenn der Anhänger unbefugt benutzt wird (§ 7 Abs. 3 StVG) (vgl. dazu unten Begründung zu Artikel 4 Nr. 1c), wenn er mit einem unter 20 Stundenkilometer fahrenden Zugfahrzeug verbunden ist (§ 8 Nr. 1 StVG), wenn eine beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätige Person verletzt wird (§ 8 Nr. 2 StVG) oder wenn eine beförderte Sache beschädigt wird (§ 8 Nr. 3 StVG) (vgl. dazu unten Begründung zu Artikel 4 Nr. 2). Begrenzt wird auch seine Haftung durch die Haftungshöchstbeträge der §§ 12 ff. StVG. Neben der Haftung des Anhängerhalters nach dem StVG kommt – ebenso wie für den Kraftfahrzeughalter – eine Haftung nach allgemeinen Vorschriften in Betracht (§ 16 StVG).

Auch wenn der Schaden in solchen Fällen nicht oder nicht ausschließlich durch den Anhänger verursacht wird, ist eine Gefährdungshaftung des Anhängerhalters sachgerecht, da der Anhänger zusammen mit dem Zugfahrzeug eine Einheit bildet, die eine gegenüber dem Zugfahrzeug erhöhte Betriebsgefahr aufweist. Die Regelung belastet den Halter des Anhängers auch nicht unverhältnismäßig. Er hat im Regelfall Einfluss auf die Auswahl des Zugfahrzeugs und dessen Führer, steht regelmäßig in vertraglichen Beziehungen zu dessen Halter und trägt zu der erhöhten Betriebsgefahr des Gespanns bei. Ist der Schaden ausschließlich durch das Zugfahrzeug oder dessen Führer verursacht worden, sichern ihm die insoweit ergänzten §§ 17 Abs. 2 und 18 Abs. 3 StVG (vgl. dazu unten Begründung zu Artikel 4 Nr. 8 und 9) ein Rückgriffsrecht im Innenverhältnis. Letztendlich soll in solchen Fällen der Halter des Anhängers nicht den Schaden tragen, der durch das Zugfahrzeug oder dessen Führer verursacht wurde und in denen sich die Betriebsgefahr des Anhängers nicht realisiert hat. Damit ist auch gewährleistet, dass der Geschädigte, dem nur eine Identifizierung des Anhängers, nicht aber des Zugfahrzeugs möglich ist, die Gefährdungshaftungsansprüche vollumfänglich durchsetzen kann: Er kann auf den Anhängerhalter zugreifen, der unter dem Druck der eigenen vollen Haftung im Außenverhältnis öfter als bisher dazu bereit sein dürfte, den Halter des Zugfahrzeugs preiszugeben.

Die vorgeschlagene Änderung erfordert eine Anpassung von § 3 Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung. Die Bundesregierung wird rechtzeitig vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eine entsprechende Änderungsverordnung vorlegen.

Zu Artikel 4 Nr. 1b

Mit Artikel 4 Nr. 1b wird der Unabwendbarkeitsnachweis gestrichen, mit dem sich der Kraftfahrzeughalter bisher gegenüber der Gefährdungshaftung nach § 7 StVG entlasten konnte. Zugelassen wird statt dessen – entsprechend der Regelung bei der Gefährdungshaftung des Bahnbetriebsunternehmers (§ 1 Abs. 2 Satz 1 HPflG) – die Berufung auf „höhere Gewalt“.

Für das Haftpflichtgesetz hat die Rechtsprechung angenommen, dass höhere Gewalt ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis sei, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit in Kauf zu nehmen ist (vgl. BGHZ 7, 338, 339; 62, 351, 354; BGH NJW 1953, 184; 1986, 2313; VersR 1967, 138, 139; 1976, 963; 1988, 910). Dieser Entlastungsgrund war nach dem Entwurf zum Kraftfahrzeuggesetz (1906) zunächst auch für den Straßenverkehr vorgesehen worden. Die weitere Diskussion zu dem Entwurf hat jedoch zu dem Entlastungsbeweis des unabwendbaren Ereignisses geführt.

Mit dieser Änderung des Befreiungsgrundes ist eine Erweiterung der Halterhaftung verbunden, dessen praktische Relevanz allerdings nicht überschätzt werden darf. Einerseits ist bereits nach geltender Rechtslage die Entlastungsmöglichkeit sehr begrenzt: wird der Unfall durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder durch ein „technisches“ Versagen am Fahrzeug verursacht, greift die Entlastungsmöglichkeit nicht. In den übrigen Fällen obliegt dem Halter die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses. Dafür hat die Rechtsprechung äußerst strenge Anforderungen gestellt: Der Halter wird nur dann entlastet, wenn er jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Dazu reicht jedoch nicht schon die von einem durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer zu beobachtende im Verkehr erforderliche Sorgfalt aus. Vielmehr muss vom Halter bewiesen werden, dass auch ein „Idealfahrer“, also ein Fahrer von höchster Sorgfalt, Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Umsicht den Unfall nicht hätte vermeiden können. Diese strengen Voraussetzungen nachzuweisen, gelingt dem Halter in der Praxis nur in Ausnahmefällen. Andererseits wird die Änderung des Befreiungsgrundes keinesfalls dazu führen, dass in allen Fällen, in denen bisher eine Entlastung durch den Unabwendbarkeitsnachweis möglich war, künftig in vollem Umfang gehaftet wird. Auch unter einem insoweit geänderten § 7 Abs. 2 StVG kommt eine Enthaftung über den Mitverschuldenseinwand der §§ 9 StVG, 254 BGB in Betracht, der im Einzelfall eine Haftung sogar auf Null reduzieren kann. Bei mehreren Haftungssubjekten ist zudem über die §§ 17, 18 StVG, § 426 BGB ein Ausgleich im Innenverhältnis gemäß dem jeweiligen Verursachungsbeitrag vorzunehmen. Dies wird von der Rechtspraxis verstärkt in den Blick zu nehmen sein.

Für eine Ersetzung der Entlastungsmöglichkeit des „unabwendbaren Ereignisses“ durch die der „höheren Gewalt“ waren rechtsdogmatische und praktische Gründe maßgeblich:

Rechtsdogmatisch ist festzustellen, dass der Entlastungsgrund des unabwendbaren Ereignisses im System der Gefährdungshaftung einen Fremdkörper bildet. Der Grund für die Gefährdungshaftung ist die Verwirklichung der Betriebsgefahr. Die Gefährdungshaftung dient dabei dem Ausgleich von Schäden, nicht der Schadensprävention. Es erscheint daher dogmatisch nicht sachgerecht, die Haftung von Sorgfalts- und damit von Verschuldensgesichtspunkten abhängig zu machen. Für den Geschädigten ist es gleichgültig, ob sein Schaden auf einem technischen Versagen (z. B. der Bremsen) beruhte oder darauf, dass das den Unfall verursachende Fahrzeug auf einer Ölspur ins Schleudern kam, die auch für einen Idealfahrer nicht zu erkennen war. In beiden Fällen verwirklicht sich eine Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs, für die dessen Halter aufkommen sollte. Dieser rechtsdogmatische Grund ist auch dafür ausschlaggebend, dass das deutsche Recht grundsätzlich nur die „höhere Gewalt“ als Befreiungsgrund von Gefährdungshaftungen anerkennt (z. B. § 701 Abs. 3 BGB, § 1 Abs. 2 Satz 1 und § 2 Abs. 3 Nr. 3 HPflG, § 22 Abs. 2 WHG). Der Befreiungsgrund des unabwendbaren Ereignisses bildet hierzu die singuläre Ausnahme. Die Änderung dieses Befreiungsgrundes führt damit die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters wieder in die Rechtsdogmatik des deutschen Gefährdungshaftungssystems zurück.

Unter praktischen Gesichtspunkten wird die Ersetzung des unabwendbaren Ereignisses vor allem den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern zugute kommen. Gestärkt wird damit insbesondere die Position der Kinder, der Hilfsbedürftigen und der älteren Menschen im Schadensfall. Ihrer besonderen Situation im Straßenverkehr, die bereits in § 3 Abs. 2a Straßenverkehrsordnung (StVO) Eingang gefunden hat, wird damit besser Rechnung getragen. Gerade in diesem Bereich führt die bestehende Rechtslage zuweilen zu unbefriedigenden Ergebnissen, wenn zum Beispiel Kinder, die sich im Verkehr – objektiv – unsachgemäß verhalten und deren Verhalten ein für den Fahrer unabwendbares Ereignis darstellen kann, ohne Ersatz bleiben. Insoweit rundet diese Regelung auch die Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit für Unfälle im Straßenverkehr (§ 828 Abs. 2 BGB, vgl. dazu oben Begründung zu Artikel 2 Nr. 4) ab. Der Kraftfahrzeughalter wird künftig auch gegenüber Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr einer Haftung nicht mehr durch den Nachweis eines unabwendbaren Ereignisses entgehen können.

Die Ersetzung des Entlastungsgrundes „unabwendbares Ereignis“ durch „höhere Gewalt“ wird auch für Unfälle gelten, an denen nur motorisierte Verkehrsteilnehmer beteiligt sind. Auch in diesen Fällen trägt aber der rechtsdogmatische Einwand, dass Verschuldenselemente einer Gefährdungshaftung fremd sind. Sofern der Unfall durch das grob verkehrswidrige Verhalten eines motorisierten Verkehrsteilnehmers verursacht ist, soll dem anderen motorisierten Verkehrsteilnehmer, der sich verkehrsgerecht verhalten hat, durch den Wegfall des „unabwendbaren Ereignisses“ jedoch kein Nachteil dergestalt entstehen, dass ihm zukünftig die eigene Betriebsgefahr angerechnet wird. Dies kann über eine Anwendung der §§ 9 StVG, 254 BGB sichergestellt werden, die auch eine Reduzierung des Mitverschuldens bis auf Null erlauben.

Eine Abschaffung des „unabwendbaren Ereignisses“ legt schließlich auch die internationale Rechtsentwicklung nahe,

die im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Gefährdungshaftung nur geringe Entlastungsmöglichkeiten zulässt: Das Europäische Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr, das von Deutschland bisher noch nicht ratifiziert worden ist, kennt den Entlastungsgrund des unabwendbaren Ereignisses nicht, sondern lässt lediglich die Berufung auf bestimmte Umstände, nämlich einen bewaffneten Konflikt, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder eine schwere Naturkatastrophe außergewöhnlichen Ausmaßes zu – Umstände also, die eher noch enger sind als die mit dem Entwurf vorgeschlagene Entlastungsmöglichkeit der höheren Gewalt.

Zu Artikel 4 Nr. 1c

Durch die Anfügung soll klargestellt werden, dass auch in den Fällen der unbefugten Nutzung eines Anhängers, die nicht zu einem Halterwechsel führt, lediglich der Nutzer nach § 7 StVG haftet. Dies soll allerdings dann nicht gelten, d. h. die Haftung des Halters soll erhalten bleiben, wenn er die Benutzung des Anhängers durch sein schuldhaftes Verhalten ermöglicht. Ebenso soll es auch in den von Satz 2 erfassten Fällen bei der ausschließlichen Gefährdungshaftung des Halters des Anhängers bleiben.

Zu Artikel 4 Nr. 2

§ 8 Nr. 1 StVG greift den 1. Halbsatz des § 8 StVG alter Fassung auf und erweitert ihn nach Einführung der Gefährdungshaftung des Anhängerhalters (§ 7 Abs. 1 Satz 2 StVG) auch auf diesen: Die Halterhaftung des § 7 StVG soll nicht nur – wie bisher – für den Halter eines Kraftfahrzeugs ausgeschlossen sein, das nicht mehr als 20 Stundenkilometer fahren kann, sondern auch für Anhänger, die von einer solchen Zugmaschine gezogen werden. Der dem Haftungsausschluss des bisherigen § 8, 1. Halbsatz StVG zugrunde liegende Gedanke einer geringeren Betriebsgefahr bei langsam fahrenden Kraftfahrzeugen trägt auch insoweit, als diese Kraftfahrzeuge mit einem Anhänger verbunden sind und die Haftung des Anhängerhalters in Rede steht.

§ 8 Nr. 2 StVG greift den 2. Halbsatz des § 8 StVG alter Fassung auf und fasst ihn aus redaktionellen Gründen als eigenständige Ziffer.

§ 8 Nr. 3 StVG greift § 8a Abs. 1 Satz 2 StVG alter Fassung auf und modifiziert ihn vor dem Hintergrund der erweiterten Insassenhaftung des neuen § 8a StVG: Nach wie vor soll für beförderte Sachen bei deren Beschädigung grundsätzlich nicht im Rahmen der Gefährdungshaftung nach dem StVG gehaftet werden. Liegt ein Beförderungsvertrag vor, ist dieser im Falle einer Beschädigung Grundlage der Haftung. Liegt kein Beförderungsvertrag vor, kann eine Haftung aus allgemeinem Deliktsrecht in Betracht kommen (§ 16 StVG).

Nachdem der alte § 8a Abs. 1 StVG im Übrigen entfällt und künftig für alle Personenschäden beförderter Personen, unabhängig von der Entgeltlichkeit und Geschäftsmäßigkeit der Personenbeförderung gehaftet wird (vgl. dazu unten Begründung zu Artikel 4 Nr. 3), war indes auch die Ausnahme von dem grundsätzlichen Haftungsausschluss für Beschädigungen beförderter Sachen anzupassen: Erfasste die Gefährdungshaftung nach § 7 StVG bisher die Beschädigung einer beförderten Sache nur dann, wenn eine durch das Kraftfahrzeug bei entgeltlicher, geschäftsmäßiger Personenbeförderung beförderte Person die beschädigte Sache an sich trug oder mit sich führte, so wird es zukünftig nur noch darauf ankommen, dass die beförderte Person die Sache an sich trug oder bei sich führte. Der Haftungsumfang des Kraftfahrzeughalters ist damit künftig auch mit demjenigen des Bahnbetriebsunternehmers (§ 1 Abs. 3 Nr. 2 HPflG) identisch.

Zu Artikel 4 Nr. 3

Nach der derzeitigen Rechtslage schließt § 8a StVG die in einem Kraftfahrzeug unentgeltlich, nicht geschäftsmäßig beförderten Mitfahrer von Gefährdungshaftungsansprüchen nach § 7 StVG aus. Dieser Ausschluss kann nur aus der Entstehungsgeschichte der Vorschrift erklärt werden (vgl. dazu Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 3. Aufl., § 8a StVG): Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Jahr 1909 sah zunächst überhaupt keine Haftung für Insassen vor. Im Jahr 1939 wurde dann die Gefährdungshaftung auf Insassen ausgedehnt, die im öffentlichen Verkehr befördert wurden, und 1957 schließlich auf entgeltlich und geschäftsmäßig Beförderte. Die Gruppe der unentgeltlich und nicht geschäftsmäßig beförderten Insassen steht jedoch bis heute außerhalb des Schutzes der Gefährdungshaftung des StVG, obwohl die Gefährdungshaftung des Bahnbetriebsunternehmers nach dem Haftpflichtgesetz und die Gefährdungshaftung des Luftfrachtführers nach dem Luftverkehrsgesetz solche Einschränkungen der Insassenhaftung nicht kennen.

Die internationale Rechtsentwicklung geht dahin, grundsätzlich allen Fahrzeuginsassen einen Ersatz für die von ihnen erlittenen Körperschäden zu gewähren (vgl. v. Bar, Gemeineuropäisches Deliktsrecht, Band II, Rdnr. 385). Auch auf nationaler Ebene wird seit längerem gefordert, die Unterscheidung zwischen entgeltlich und unentgeltlich beförderten Insassen aufzugeben (vgl. Müller, VersR 1995, 489, 492 m. w. N.). Der Verkehrsgerichtstag 1995 hat eine entsprechende Empfehlung ausgesprochen. Ihr folgt der Entwurf und beseitigt die bestehende Haftungslücke für unentgeltlich und nicht geschäftsmäßig beförderte Mitfahrer.

Der Neuregelung kann nicht entgegengehalten werden, dass der unentgeltlich beförderte Mitfahrer freiwillig eine Gefahr auf sich nehme und deshalb keinen Schutz verdiene. Denn den Unterschied gegenüber dem entgeltlich und geschäftsmäßig Beförderten, der gleichfalls freiwillig mitfährt, kann dieses Argument nicht erklären. Auch dass die Gefährdungshaftung dem entgeltlich Beförderten als Gegenleistung für das Entgelt diene (so aber BGHZ 80, 303, 306 f.) überzeugt letztendlich nicht. Denn der entgeltlich Beförderte zahlt das Entgelt für die Beförderung und nicht für die Gefährdungshaftung des Beförderers und der unentgeltlich Beförderte weiß vielleicht nicht einmal, dass er sich dem Risiko einer Fahrt ohne Haftung aussetzt. Entscheidend ist, dass sich auch bei der Verletzung eines unentgeltlich und nicht geschäftsmäßig beförderten Insassen die typische Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs verwirklicht, für die der diese Gefahr setzende Kraftfahrzeughalter auch haften sollte (vgl. Kötz, in: Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts Bd. II (1981) S. 1813).

Das bisher nach Absatz 2 bestehende Verbot, die Haftung für Personenschäden im Falle einer entgeltlichen, ge-

schäftsmäßigen Personenbeförderung auszuschließen oder zu beschränken, bleibt auch nach der Neufassung der Vorschrift als nunmehr alleiniger Regelungsinhalt des § 8a StVG bestehen. Da entgegenstehende Vereinbarungen bereits nach § 134 BGB nichtig sind, kann § 8a Abs. 2 Satz 2 StVG in der bisher geltenden Fassung entfallen. Außerhalb einer entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung ist ein Haftungsausschluss durch die Parteien nach wie vor zulässig. Insoweit besteht kein Grund, in die Privatautonomie einzugreifen, zumal für einen solchen Ausschluss gerade bei einer unentgeltlichen, nicht geschäftsmäßigen Personenbeförderung ein besonderes Bedürfnis bestehen kann. An der schon jetzt bestehenden Möglichkeit, die Haftung für Sachschäden zu beschränken oder auszuschließen, ändert sich nichts.

Zu Artikel 4 Nr. 4

Die Regelung ersetzt – ebenso wie Artikel 2 Nr. 6 für das Bürgerliche Gesetzbuch – im Straßenverkehrsgesetz den Begriff „erzeugt“ durch den in der Gesellschaft üblichen Begriff „gezeugt“.

Zu Artikel 4 Nr. 5

Die Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Ersatz immateriellen Schadens bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit in § 253 Abs. 2 BGB (Artikel 2 Nr. 2) ergänzend, stellt die Änderung klar, dass die aus der Gefährdungshaftung des StVG folgenden Schadensersatzansprüche bei Verletzung dieser Rechtsgüter auch Ansprüche auf Schmerzensgeld umfassen.

Zu Artikel 4 Nr. 6

Durch Artikel 4 Nr. 6 werden die bisherigen Haftungshöchstbeträge des Straßenverkehrsgesetzes, die zuletzt im Jahre 1977 erhöht worden sind, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung und der mit diesem Gesetz erfolgenden Haftungserweiterungen bei der Gefährdungshaftung angepasst, mit anderen Haftungshöchstgrenzen harmonisiert und auf Euro umgestellt. Auf die allgemeine Begründung (Ziff. III.6) wird verwiesen.

Die individuelle Haftungshöchstgrenze für Personenschäden (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG), die bisher bei einem Kapitalbetrag von 500 000 DM und einer Jahresrente von 30 000 DM lag, wird auf einen Kapitalbetrag von 600 000 Euro und eine Jahresrente von 36 000 Euro angehoben. Diese Heraufsetzung, die etwa einer Verdoppelung entspricht, trägt sowohl den seit der letzten Anhebung vor über 20 Jahren gestiegenen Schadensbeseitigungskosten als auch der Erweiterung der Gefährdungshaftung durch dieses Gesetz, insbesondere durch Einführung von Schmerzensgeldansprüchen, Rechnung. Mit einem Kapitalbetrag von maximal 600 000 Euro und einer maximalen Monatsrente von 3 000 Euro dürfte regelmäßig eine Deckung für den bei einem erheblichen und dauerhaften Personenschaden zu leistenden Schadensersatz gewährleistet sein. Sollten in Ausnahmefällen die Personenschäden einer geschädigten Person auch diese Höchstbeträge überschreiten, so können die verbleibenden Spitzen vielfach über die Verschuldenshaftung geltend gemacht werden. Zugleich wird damit die individuelle Haftungshöchstgrenze der Gefährdungshaftung im Straßenverkehr der bereits bei anderen Gefährdungshaftungen bestehenden höheren Grenzen (vgl. § 88 Abs. 1 Nr. 1 AMG) unter Berücksichtigung der Umstellung dieser Grenzen auf Euro angeglichen.

Die globale Haftungshöchstgrenze für Personenschäden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 StVG), die bisher bei einem Kapitalbetrag von 750 000 DM und einer Jahresrente von 45 000 DM lag, wird auf einen Kapitalbetrag von 3 Mio. Euro und eine Jahresrente von 180 000 Euro angehoben. Neben den bereits erwähnten Faktoren der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung in den letzten Jahren und der Ausweitung der Gefährdungshaftungsansprüche kommt hier verstärkt die Erkenntnis zum Tragen, dass im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Personen der bisher im Gesetz vorgesehene Kapitalhöchstbetrag von 750 000 DM und der Höchstbetrag der Jahresrente von 45 000 DM vor dem Hintergrund heutiger Schadensersatzbeträge völlig unzureichend ist. Selbst unter Berücksichtigung des bisherigen individuellen Kapitalhöchstbetrages von 500 000 DM und des maximalen Jahresrentenbetrages von 30 000 DM würden damit nicht einmal Verkehrsunfallschäden mit nur zwei Schwerstgeschädigten im Umfang des individuellen Haftungshöchstbetrages ausgeglichen werden können. Dies widerspricht dem Erfordernis, dass die Höchstbeträge ausreichen sollten, um einen durchschnittlichen Großschaden bei mehreren Beteiligten mit Personenschäden abzudecken. Das gestiegene allgemeine Verkehrsrisiko, die häufige Situation, dass mehrere Personen bei einem Unfallereignis schwer verletzt werden, die gestiegenen Kosten im Gesundheitswesen und der daraus resultierende Gesamtunfallschaden bei Personen erfordern es, sich bei der Anhebung des globalen Haftungshöchstbetrages nicht an der für den individuellen Haftungshöchstbetrag vorgesehenen Verdoppelung zu orientieren, sondern noch erheblich darüber hinauszugehen und künftig einen Kapitalhöchstbetrag von 3 Mio. Euro und einen Jahresrentenbetrag von maximal 180 000 Euro vorzusehen. Damit wird gewährleistet, dass Schadensersatzansprüche wegen Personenschäden von immerhin fünf Verletzten bis zur Höhe des individuellen Haftungshöchstbetrages gesichert sind, womit ein durchschnittlicher Großschadensfall bei Verkehrsunfallschäden abgedeckt sein dürfte.

Der (globale) Haftungshöchstbetrag für Sachschäden (§ 12 Abs. 1 Nr. 3 StVG), der bisher bei 100 000 DM lag, wird auf 300 000 Euro angehoben. Maßgeblich hierfür war die Anpassung an die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung unter Berücksichtigung der erheblich gestiegenen Sachwerte und der damit verbundenen Kostensteigerungen bei der Schadensbeseitigung, die die bisherige Haftungshöchstgrenze unzureichend erscheinen lässt. Allein wenn man den erheblichen Sachwert von hochwertigen Personenkraftwagen, von Lastkraftwagen oder Bussen in den Blick nimmt, kann im Fall einer Unfallbeteiligung mehrerer dieser Fahrzeuge schnell ein Sachschaden entstehen, der weit über dem bisherigen Haftungshöchstbetrag von 100 000 DM liegt. Um einen durchschnittlich großen Sachschaden abzudecken, erschien deshalb die Anhebung auf 300 000 Euro erforderlich. Dass dabei die Anhebung der (globalen) Haftungshöchstgrenze für Sachschäden geringer ausfällt, als die Anhebung der globalen Haftungshöchstgrenze für Personenschäden beruht zum einen auf der Orientierung an einem durchschnittlichen Großschadensfall, die unterschiedliche Anhebungen erforderte. Zum anderen kommt

hierin aber auch die Absicht zum Ausdruck, dem Ausgleich von Personenschäden gegenüber dem Ausgleich von Sachschäden größeres Gewicht zu verleihen.

Zu Artikel 4 Nr. 7

Zum neuen § 12a StVG:

Der Transport von Gefahrgut im Straßenverkehr ist – wie jede Teilnahme am allgemeinen Straßenverkehr – mit der Betriebsgefahr des befördernden Kraftfahrzeugs behaftet. Bei Gefahrgutunfällen im Straßenverkehr kann sich allerdings neben der „normalen" Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs im Einzelfall auch das zusätzliche Risiko des beförderten gefährlichen Guts realisieren. Das für diesen Fall geltende Haftungsrecht muss deshalb unter Berücksichtigung des zusätzlichen Gefahrgutrisikos den Ausgleich eines bei dem Transport gefährlicher Güter erlittenen Schadens gewährleisten.

Dieses zusätzliche Gefahrgutrisiko schlägt sich vor allem darin nieder, dass es umfänglichere Schäden zur Folge haben kann als dies bei der Verwirklichung nur der „normalen" Betriebsgefahr der Fall wäre: Kommt es zu einem Unfall eines Transporters explosiver Stoffe so ist eine – gefahrgutbedingte – Explosion eher und regelmäßig mit größeren Personen- und Sachschäden zu erwarten als bei einem Unfall eines Transporters nicht explosiver Stoffe. Die Haftungshöchstgrenzen des § 12 StVG können daher bei einem Unfall mit Gefahrgut schnell überschritten werden. Da keine besonderen Haftungshöchstgrenzen für Gefahrguttransporte bestehen, kann der Geschädigte dann allenfalls im Rahmen der – unbegrenzten – Verschuldenshaftung nach den §§ 823 ff. BGB, nicht aber unter den erleichterten Voraussetzungen der Gefährdungshaftung seine Ansprüche in vollem Umfang realisieren, obwohl sich hier nicht nur die allgemeine Gefährdung durch das Kraftfahrzeug, sondern auch noch die besondere Gefährdung durch das Gefahrgut verwirklicht hat.

Diese Rechtslage bietet aber nicht nur für den Geschädigten wegen der schnellen Überschreitung der Haftungshöchstgrenzen, der deshalb möglicherweise nicht ausreichenden Versicherungsdeckung und der unsicheren Realisierung seines Schadens im Rahmen der Verschuldenshaftung Risiken. Auch der Schädiger ist mit einem vielfach unkalkulierbaren Haftungsrisiko belastet, wenn hier verstärkt auf die Verschuldenshaftung zurückgegriffen wird und ein Verstoß gegen Verkehrssicherungspflichten oder Sicherheitsanforderungen zu einer unbegrenzten Haftung führt.

Vor diesem Hintergrund und wegen der grenzüberschreitenden Dimension von Gefahrguttransporten sind im internationalen Bereich die Arbeiten zu einer besonderen Gefahrguthaftung bereits vorangeschritten. Das von Deutschland zwar gezeichnete, jedoch bisher nicht in Kraft getretene Übereinkommen vom 10. Oktober 1989 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) wird allerdings mangels ausreichender Zahl von Ratifikationen in absehbarer Zeit nicht wirksam werden können. Berücksichtigt man den dafür erforderlichen Zeitbedarf, so ist auch im Lichte der Probleme der grenzüberschreitenden Beförderungen eine nationale Verbesserung der Gefahrguttransporthaftung erforderlich. Eine entsprechende Regelung für den Straßenverkehr kann vor dem Hintergrund der internationalen Situation zunächst als „Vorabregelung" gestaltet werden und muss kein in sich geschlossenes, alle Einzelheiten regelndes und jeden Verkehrsbereich umfassendes Haftungssystem darstellen. Aus diesem Grund wird der Gefahrguttransport im Straßenverkehr, mit dem Dritte besonders häufig in Berührung kommen, in die bestehende Straßenverkehrs-Gefährdungshaftung integriert und mit Blick auf die Haftungshöchstgrenzen dem besonderen Gefährdungspotenzial eines solchen Transports angepasst.

Soweit ausländische Transporteure im Inland einen Gefahrgutunfall verursachen, werden sie im Allgemeinen nach den Regeln des Internationalen Privatrechts dem deutschen Haftungssystem unterfallen, so dass wettbewerbliche Verzerrungen durch eine „Vorabregelung" weitestgehend ausgeschlossen werden können.

Rechtstechnisch knüpft der neue § 12a StVG an die allgemeine Halterhaftung des § 7 StVG an. Auch für Gefahrguttransporte setzt die Halterhaftung nach dem StVG also nur dann ein, wenn die haftungsbegründenden Voraussetzungen des § 7 StVG vorliegen und die Haftung nicht nach § 8 StVG ausgeschlossen ist. Der Beginn der Gefährdungshaftung ist daher auch für sie durch das Merkmal „beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs" in § 7 StVG festgelegt, zu dem die Rechtsprechung eine umfangreiche Kasuistik entwickelt hat, nach der zum Betrieb eines Transportfahrzeugs auch das Be- und Entladen gehört (BGHZ 71, 212, 215; 105, 65, 67).

Modifiziert gegenüber der allgemeinen Halterhaftung wird lediglich § 12 StVG durch besondere Haftungshöchstbeträge – und dies auch nur hinsichtlich des globalen Haftungshöchstbetrages für Personenschäden und des (globalen) Haftungshöchstbetrages für Sachschäden. Insoweit wird das bei Gefahrguttransporten bestehende zusätzliche Schadensrisiko, das sich insbesondere in einem größeren Schadensumfang niederschlagen kann, berücksichtigt. Voraussetzung für die Maßgeblichkeit der höheren Haftungshöchstbeträge ist nach § 12a Abs. 1 StVG daher aber stets, dass der Schaden durch die die Gefährlichkeit der beförderten Güter begründenden Eigenschaften verursacht worden ist, sich also gerade dieses zusätzliche Schadensrisiko des Gefahrguttransports in dem eingetretenen Schaden realisiert hat.

Die individuelle Haftungshöchstgrenze für Personenschäden nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG gilt auch für Unfälle mit Gefahrguttransporten. Dies stellt § 12a Abs. 1 Nr. 1 StVG durch die Formulierung „unbeschadet der in § 12 Abs. 1 Nr. 1 bestimmten Grenzen" klar. Insoweit ist eine gefahrgutbedingte Erhöhung der allgemeinen Haftungshöchstgrenze auch nicht erforderlich. Denn die individuelle Haftungshöchstgrenze für Personenschäden orientiert sich an einem durchschnittlich schweren Personenschaden im Falle der Tötung oder Verletzung nur eines Menschen. Der insoweit anzusetzende Betrag ist aber davon unabhängig, ob der schwere Personenschaden gefahrgutbedingt ist oder nicht.

Die globale Haftungshöchstgrenze für Personenschäden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 StVG) wird indes durch § 12a Abs. 1 Nr. 1 StVG modifiziert: Für den Fall der Tötung oder Verletzung mehrerer Personen wird bis zu einem Kapital-

höchstbetrag von 6 Mio. Euro oder einer maximalen Jahresrente von 360 000 Euro gehaftet. Hiermit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass gefahrgutbedingte Risiken sich im Allgemeinen in einem größeren Umfang des Gesamt-, nicht aber des Individualschadens niederschlagen. In der Annahme, dass damit ein durchschnittlicher Großschaden bei Gefahrguttransporten abgedeckt ist, wurden die globalen Höchstbeträge für Personenschäden des § 12 Abs. 1 Nr. 2 StVG um das Doppelte angehoben. Damit ist der Ausgleich der Personenschäden von wenigstens 10 schwerstgeschädigten Personen im Umfang des individuellen Haftungshöchstbetrages sichergestellt.

Die (globale) Haftungshöchstgrenze für Sachschäden (§ 12 Abs. 1 Nr. 3 StVG) wird für gefahrgutbedingte Unfälle durch § 12a Abs. 1 Nr. 2 StVG modifiziert: Bei der Beschädigung unbeweglicher Sachen wird bis zu einem Betrag von 6 Mio. Euro gehaftet. Werden trotz gefahrgutbedingter Schädigung keine unbeweglichen Sachen beschädigt, bleibt es bei der allgemeinen Haftungshöchstgrenze für Sachschäden nach § 12 Abs. 1 Nr. 3 StVG. Dies stellt § 12a Abs. 1 Satz 2 StVG klar. Diese Anhebung der (globalen) Haftungshöchstgrenze für gefahrgutbedingte Sachschäden trägt – wie die Anhebung der Haftungshöchstgrenze für Personenschäden – der Tatsache Rechnung, dass das zusätzliche Gefahrgutrisiko zu umfänglicheren Sachschäden führen kann. Dabei treten verstärkt Schäden an unbeweglichen Sachen auf, wenn etwa eine auslaufende Chemikalie ins Erdreich gelangt und hierdurch Bodenschäden oder gar Grundwasser- oder Gewässerverunreinigungen auftreten. Hieraus erklärt sich die Begrenzung der Anhebung der Haftungshöchstgrenze auf Schäden an unbeweglichen Sachen. Hieraus erklärt sich aber auch die gegenüber der Haftungshöchstgrenze für Personenschäden überproportionale Anhebung der allgemeinen Haftungshöchstgrenze des § 12 Abs. 1 Nr. 3 StVG für Sachschäden. Denn bei gefahrgutbedingten Sachschäden handelt es sich fast typischerweise um Umweltschäden, die schnell ein erhebliches Ausmaß annehmen können und deren Ausgleich nur dann regelmäßig gewährleistet erscheint, wenn der diesbezügliche Haftungshöchstbetrag erheblich angehoben wird.

Bei der Bemessung der Haftungshöchstbeträge für Gefahrguttransporte wurden schließlich auch die Haftungshöchstbeträge für Gefahrguttransporte durch Binnenschiffe berücksichtigt. Für sie sieht § 5h BinschG eine für Personen- und Sachschäden jeweils global auf 5 Millionen Sonderziehungsrechte begrenzte Haftung vor. Da im Binnenschiffsverkehr grundsätzlich größere Gefahrgutmengen transportiert werden, bleiben die Haftungshöchstbeträge für den Straßenverkehr etwas hinter den dortigen Beträgen zurück. Die neuen Haftungshöchstbeträge werden im Übrigen von der bereits jetzt bestehenden Pflichtversicherungssumme gedeckt.

§ 12a Abs. 2 StVG definiert den Begriff der gefährlichen Güter. Dabei wird auf die Definition zurückgegriffen, wie sie bereits in den straßenverkehrsspezifischen Sicherheitsvorschriften für Gefahrguttransporte verwandt wird: Die weite Legaldefinition des § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (GBefGG) (BGBl. 1975 I S. 2121) wird in den verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutverordnungen konkretisiert. Die für den Straßenverkehr maßgebliche Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße (GGVS) (BGBl. 1996 I S. 1886) enthält eine solche Konkretisierung in § 2 Abs. 1 Nr. 2, die die Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) (BGBl. 1969 II S. 1489, zuletzt geändert und neu bekannt gemacht am 24. Februar 1997, BGBl. 1998 II S. 564) in Bezug nimmt. Diese Definition des § 2 Abs. 2 Nr. 1 GGVS übernimmt Absatz 2 für die Gefahrguthaftung im Straßenverkehr.

Absatz 3 erklärt die besonderen Haftungshöchstgrenzen des § 12a Abs. 1 StVG dann nicht für anwendbar, wenn es sich um Beförderungen gefährlicher Güter handelt, deren Transport die öffentlich-rechtlichen Gefahrguttransportvorschriften von ihren besonderen Sicherheitsanforderungen freistellen. Damit wird eine Kongruenz von Sicherheits- und Haftungsvorschriften hergestellt: Wer auf Grund des geringeren Gefahrgutrisikos nicht die besonderen Sicherheitsanforderungen des öffentlichen Gefahrgutrechts erfüllen muss, soll auch keiner besonderen zivilrechtlichen Haftung unterliegen.

Absatz 4 nimmt von den besonderen Haftungshöchstbeträgen für Gefahrguttransporte Schäden aus, die bei der Beförderung innerhalb eines Betriebes entstanden sind, in dem gefährliche Güter hergestellt, bearbeitet, verarbeitet, gelagert, verwendet oder vernichtet werden, soweit die Beförderung auf einem abgeschlossenen Gelände stattfindet.

Der Grund für diesen Ausschluss liegt in den allgemeinen Bestimmungen des öffentlichen Gefahrgutrechts, die solche betriebsinternen Beförderungsvorgänge von den besonderen Sicherheitsanforderungen des Gefahrguttransportrechts befreien (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 GBefGG). Absatz 4 überträgt diese Wertung auf den Bereich der Straßenverkehrshaftung. Einer besonderen straßenverkehrsrechtlichen Haftung für diesen Bereich bedarf es auch deshalb nicht, da gefahrgutbedingte Schäden innerhalb eines Betriebsgeländes eine Frage der Umwelthaftung sind und deshalb auch im Rahmen der Umwelt-Anlagenhaftung nach dem Umwelthaftungsgesetz eine Regelung erfahren haben: Gemäß § 3 Abs. 3 UmweltHG gehören nämlich auch Fahrzeuge, die mit der Anlage oder einem Anlagenteil in einem räumlichen oder betriebstechnischen Zusammenhang stehen und für das Entstehen von Umweltwirkungen von Bedeutung sein können, zu den Anlagen im Sinne des Umwelthaftungsgesetz.

Absatz 5 stellt klar, dass die Anordnung der verhältnismäßigen Kürzung der Ansprüche bei Erschöpfung der globalen Haftungshöchstbeträge nach § 12 Abs. 2 StVG bei Erschöpfung der globalen Haftungshöchstbeträge für Gefahrguttransporte nach § 12a Abs. 1 StVG entsprechend gilt.

Zum neuen § 12b StVG:

Im Anschluss an Diskussionen anlässlich der Flugzeugunglücke in Ramstein und Remscheid wurde die Frage aufgeworfen, ob die haftungsrechtliche Situation militärischer Landfahrzeuge nicht an diejenige von militärischen Luftfahrzeugen angepasst werden sollte. Nach § 53 LuftVG sind Schäden, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden, unabhängig von einem Verschulden und der Höhe nach unbegrenzt zu ersetzen. Darüber hinaus besteht in diesen Fällen bereits nach geltendem Recht ein Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten.

Die vorgesehene Neuregelung greift diesen Gedanken auf und erklärt die in den §§ 12, 12a StVG enthaltenen Haftungshöchstgrenzen bei Unfällen, die sich beim Betrieb eines gepanzerten Gleiskettenfahrzeugs ereignen, für unanwendbar. Dies führt dazu, dass für diese Fahrzeuge die bereits nach geltender Rechtslage bestehende Haftung für diese Militärfahrzeuge nach dem StVG der Höhe nach keiner Beschränkung mehr unterliegt.

Der Begriff des gepanzerten Gleiskettenfahrzeugs entspricht dem in § 34b Abs. 1 StVZO verwendeten Begriff. Hierunter sind zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge auf Gleisketten mit integriertem Schutz für den Fahrer und die Besatzung gegen ballistische Geschosse zu verstehen. Er umfasst auch Fahrzeuge ohne solchen Schutz, wenn sie Trägerfahrzeuge eines Waffensystems (u. a. Mehrfachraketenwerfer, Minenwerfer) sind.

Die Regelung trägt der Tatsache Rechnung, dass von solchen Spezialfahrzeugen eine gegenüber den sonst am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeugen erhöhte Betriebsgefahr ausgeht, die sich in umfänglicheren Personen- und Sachschäden niederschlagen kann. Angesichts der in dem Entwurf enthaltenen sonstigen Haftungsverbesserungen bei Unfällen im Straßenverkehr (insb. Erhöhung der allgemeinen Haftungshöchstgrenzen, Einführung eigener Haftungshöchstgrenzen für den Transport gefährlicher Güter, Einführung eines Gefährdungshaftungsschmerzensgeldes) erschienen weiter gehende haftungsrechtliche Sonderregelungen weder für Gleiskettenfahrzeuge noch für andere militärische Landfahrzeuge erforderlich. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass von einem Großteil der militärischen Landfahrzeuge (PKW, LKW, Kraftomnibusse etc.) keine im Vergleich zu entsprechenden zivilen Fahrzeugen höhere Betriebsgefahr ausgeht. Diese unterliegen vielmehr grundsätzlich denselben Bau- und Betriebsvorschriften vergleichbarer ziviler Fahrzeuge.

Zu Artikel 4 Nr. 8

Die Einführung einer Gefährdungshaftung für den Halter eines Anhängers (§ 7 Abs. 1 Satz 2 StVG) verlangt nach einer Regelung des Ausgleichs im Innenverhältnis zwischen Kraftfahrzeughalter und Anhängerhalter. Deshalb wurde diese Ausgleichspflicht in § 17 Abs. 2 StVG aufgenommen, der bereits für den Ausgleich zwischen Kraftfahrzeughalter und Tierhalter und zwischen Kraftfahrzeughalter und Eisenbahnunternehmer auf die in § 17 Abs. 1 StVG normierten Ausgleichspflichten zwischen den Haltern mehrerer schadensursächlicher Kraftfahrzeuge verweist. Gleiches gilt selbstverständlich auch, wenn einmal mehrere Kraftfahrzeuge mit Anhängern, wenn einmal Kraftfahrzeug, Anhänger und Tier oder Kraftfahrzeug, Anhänger und Eisenbahn schadensursächlich waren oder andere Kumulationen mehrerer Gefährdungshaftungsschuldner vorliegen.

Zu Artikel 4 Nr. 9

Die Einführung einer Gefährdungshaftung für den Halter eines Anhängers (§ 7 Abs. 1 Satz 2 StVG) verlangt weiterhin nach einer Regelung des Ausgleichs im Innenverhältnis zwischen dem nach § 18 StVG haftenden Kraftfahrzeugführer und dem Anhängerhalter. Deshalb wurde dieses Ausgleichsverhältnis in die Aufzählung der Ausgleichsverhältnisse des § 18 Abs. 3 StVG aufgenommen, für die dort auf die Ausgleichspflicht nach § 17 StVG verwiesen wird.

Zu Artikel 5 – Änderung des Haftpflichtgesetzes

Die Änderungen des Artikels 5 betreffen vor allem die Anhebung und Harmonisierung der Haftungshöchstbeträge sowie ihre Umstellung auf Euro für die Bahnverkehrs- und Anlagenhaftung nach dem Haftpflichtgesetz (Nummern 4, 5). Weiterhin werden die Änderungen der §§ 253, 847 BGB (Nummer 3) und des § 7 Abs. 2 StVG (Nummer 1) für das Haftpflichtgesetz nachvollzogen.

Zu Artikel 5 Nr. 1

Die Aufhebung von § 1 Abs. 2 Satz 2 und 3 HPflG ist eine Folge der Änderung des § 7 Abs. 2 StVG (Artikel 4 Nr. 1b). Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 HPflG ist die Gefährdungshaftung des Bahnbetriebsunternehmers nach § 1 Abs. 1 HPflG grundsätzlich nur dann ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist. Ausgehend davon, dass die innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße verkehrenden Schienenbahnen hinsichtlich der Entlastungsmöglichkeit dort verkehrenden Kraftfahrzeugen gleichzustellen seien, enthält § 1 Abs. 2 Satz 2 und 3 HPflG geltenden Rechts in Übereinstimmung mit § 7 Abs. 2 StVG hiervon jedoch eine Ausnahme und gestattet bisher auch dem Bahnbetriebsunternehmer für im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße betriebene Schienenbahnen die Berufung auf das „unabwendbare Ereignis“. Da im Straßenverkehrsgesetz diese Entlastungsmöglichkeit gestrichen und – ebenso wie für die Gefährdungshaftung des Bahnbetriebsunternehmers – die Ersatzplicht nurmehr bei „höherer Gewalt“ entfallen soll, muss aus Gründen der haftungsmäßigen Gleichstellung der Beförderungsmittel eine entsprechende Folgerung für das Haftpflichtgesetz gezogen werden. Nachdem die spezielle straßenverkehrsrechtliche Haftungsbefreiung des § 7 Abs. 2 StVG aufgehoben wird, muss auch die durch sie bedingte Ausnahme des § 1 Abs. 2 Satz 2 und 3 HPflG entfallen.

Zu Artikel 5 Nr. 2

Die Regelung ersetzt – ebenso wie Artikel 2 Nr. 6 für das Bürgerliche Gesetzbuch und Artikel 4 Nr. 4 für das Straßenverkehrsgesetz – im Haftpflichtgesetz den Begriff „erzeugt“ durch den in der Gesellschaft üblichen Begriff „gezeugt“.

Zu Artikel 5 Nr. 3

Die Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Ersatz immateriellen Schadens bei Verletzungen des Körpers oder der Gesundheit in § 253 Abs. 2 BGB (Artikel 2 Nr. 2) ergänzend, stellt die Änderung klar, dass die aus der Gefährdungshaftung des Haftpflichtgesetzes folgenden Schadensersatzansprüche bei Verletzung dieser Rechtsgüter auch Ansprüche auf Schmerzensgeld umfassen.

Zu Artikel 5 Nr. 4

Durch Artikel 5 Nr. 4 und 5 werden die Haftungshöchstbeträge des Haftpflichtgesetzes (§§ 9, 10), die zuletzt im Jahre 1977 erhöht worden sind, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung angepasst, mit anderen Haftungshöchstgrenzen harmonisiert und auf Euro umge-

stellt. Auf die allgemeine Begründung (Ziff. III.6) wird verwiesen.

Die Gefährdungshaftung nach dem Haftpflichtgesetz ist nach § 9 für Personenschäden nur individuell begrenzt, und dies auch nicht für alle, sondern nur für bestimmte in § 8 Abs. 1 HPflG aufgeführte Ansprüche durch Bestimmung einer maximalen Jahresrente. Eine individuelle Begrenzung durch einen Kapitalhöchstbetrag existiert – anders als bei der Straßenverkehrshaftung (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG), der Luftverkehrshaftung (§§ 37 Abs. 2, 46 Abs. 1 LuftVG), der Bergschadenshaftung (§ 117 Abs. 1 Nr. 1 BBergG) oder der Arzneimittelhaftung (§ 88 Satz 1 Nr. 1 AMG) – hingegen nicht, ebenso wenig eine globale Begrenzung. Für Sachschäden enthält § 10 eine (globale) Begrenzung (vgl. dazu unten Begründung zu Nummer 5).

Artikel 5 Nr. 4 hebt den individuellen Haftungshöchstbetrag für Ansprüche bei Personenschäden unter Verzicht auf eine Begrenzung auf Ansprüche nach § 8 Abs. 1 HPflG, von einer Jahresrente in Höhe von 30 000 DM auf eine Jahresrente in Höhe von 36 000 Euro an. Diese Heraufsetzung, die etwa einer Verdoppelung entspricht, trägt insbesondere der wirtschaftlichen Entwicklung seit der letzten Anhebung vor über 20 Jahren Rechnung. Mit einer maximalen Monatsrente von 3 000 Euro dürfte regelmäßig eine Deckung des bei einem erheblichen und dauerhaften Personenschadens zu leistenden Schadensersatzes gewährleistet sein. Sollten in Ausnahmefällen diese Ansprüche einer geschädigten Person auch diesen Höchstbetrag überschreiten, werden die verbleibenden Spitzen vielfach über die Verschuldenshaftung realisiert werden können. Zugleich wird damit für Personenschäden die individuelle Haftungshöchstgrenze der Gefährdungshaftung nach dem Haftpflichtgesetz bereits bei anderen Gefährdungshaftungen bestehenden Grenzen (vgl. § 88 Abs. 1 Nr. 1 AMG) unter Berücksichtigung ihrer Umstellung auf Euro oder nach Inkrafttreten dieses Gesetzes künftig bei anderen Gefährdungshaftungen bestehenden Grenzen (vgl. § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG, §§ 37 Abs. 2, 46 Abs. 1 LuftVG) angeglichen. Aus Gründen der Harmonisierung der Haftungshöchstgrenzen ist zugleich eine neue individuelle Haftungshöchstgrenze für Personenschäden durch Festschreibung auch eines Kapitalhöchstbetrags aufgenommen worden. Wie im Straßenverkehrsgesetz (§ 12 Abs. 1 Nr. 1), im Luftverkehrsgesetz (§§ 37 Abs. 2, 46 Abs. 1), im Bundesberggesetz (§ 117 Abs. 1 Nr. 1) und im Arzneimittelgesetz (§ 88 Satz 1 Nr. 1) soll er bei 600 000 Euro für sämtliche Personenschäden eines Geschädigten liegen. Damit können vor allem individuelle und damit vergleichbare Personenschäden im Straßen-, Bahn- und Luftverkehr künftig auch gleichermaßen entschädigt werden.

Zu Artikel 5 Nr. 5

Artikel 5 Nr. 5a hebt den globalen Haftungshöchstbetrag für Sachschäden an Mobilien (§ 10 Abs. 1 HPflG), der bisher bei 100 000 DM lag, auf 300 000 Euro an. Neben der Anpassung an die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung war für diese Erhöhung vor allem maßgeblich, dass die bisherige Haftungshöchstgrenze auch unter dem Gesichtspunkt ausreichender Schadensdeckung für einen durchschnittlichen Großschaden unzureichend erschien. Allein wenn man den erheblichen Sachwert von hochwertigen Personenkraftwagen, von Lastkraftwagen oder Bussen in den Blick nimmt, kann im Fall eines Unfalls einer Schienenbahn mit einem Kraftfahrzeug schnell ein Sachschaden entstehen, der weit über dem bisherigen Haftungshöchstbetrag von 100 000 DM liegt. Insoweit erschien die Anhebung auf 300 000 Euro erforderlich, um einen durchschnittlichen Großschaden abzudecken. Damit wird zugleich auch für Sachschäden die Haftungshöchstgrenze der Gefährdungshaftung nach dem Haftpflichtgesetz den nach Inkrafttreten dieses Gesetzes bei anderen Gefährdungshaftungen bestehenden Haftungshöchstgrenzen (z. B. § 12 Abs. 1 Nr. 3 StVG) angeglichen.

Zu Artikel 6 – Änderung des Luftverkehrsgesetzes

In der Zivilluftfahrt ist bei der luftverkehrsrechtlichen nationalen Haftung zwischen der Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden (Haftung gegenüber Dritten), und der Haftung aus dem Beförderungsvertrag (Haftung gegenüber Fluggästen und deren Sachen) zu unterscheiden.

Die Haftung gegenüber Dritten ist durch die Bestimmungen der §§ 33 ff. LuftVG geregelt. Es handelt sich um eine der Höhe nach begrenzte Gefährdungshaftung (§ 37 LuftVG), innerhalb der ein Anspruch auf Ersatz des immateriellen Schadens (Schmerzensgeld) bisher nicht gewährt wird. Abgesichert ist der Anspruch durch eine Deckungsvorsorgepflicht in Form einer Haftpflichtversicherung oder Sicherheitsleistung (§ 43 LuftVG, §§ 102 ff. LuftVZO). Im Übrigen bleibt eine Haftung nach allgemeinen Regeln – vor allem auf der Grundlage der §§ 823 ff. BGB – unberührt (§ 42 LuftVG).

Die Haftung gegenüber Fluggästen und deren Sachen aus dem Beförderungsvertrag ist in den §§ 44 ff. LuftVG normiert. Danach haftet der Luftfrachtführer für „vermutetes Verschulden“, soweit er nicht beweisen kann, „dass er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder dass sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten“ (§ 45 LuftVG). Auch diese Haftung ist der Höhe nach begrenzt (§ 46 LuftVG). Ein Anspruch auf Ersatz des immateriellen Schadens (Schmerzensgeld) wird bisher nicht gewährt. Eine Absicherung dieser Ansprüche durch eine Deckungsvorsorgepflicht besteht nicht. Es besteht allerdings eine Verpflichtung des Luftfrachtführers eine Unfallversicherung für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit mit einer Mindestdeckung von 35 000 DM je Passagier abzuschließen (§ 50 LuftVG). Daneben greift eine Haftung auf Grund der allgemeinen Vorschriften, insbesondere aus § 823 BGB (unter Einschluss des Anspruchs auf Schmerzensgeld (§ 847 BGB) nur ein, wenn der Schaden von dem Luftfrachtführer oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen „vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden“ ist (§ 48 Abs. 1 LuftVG). Insoweit handelt es sich um luftrechtliche Besonderheiten, die ihren Grund im internationalen luftrechtlichen Haftungssystem haben.

Die nationale luftverkehrsrechtliche Haftung für Personenschäden aus dem Beförderungsvertrag nach den §§ 44 ff. LuftVG wird seit deren Inkrafttreten am 17. Oktober 1998 in weiten Bereichen durch die Haftung nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 258 vom 17. Oktober 1997, S. 1)

überlagert. Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die einer Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 240 vom 24. August 1992, S. 1) bedürfen, sind danach auch bei rein nationalen Flügen für Personenschäden von Passagieren besonderen Haftungsregelungen unterworfen. Insoweit besteht eine Gefährdungshaftung bis zu einem Betrag von 100 000 Sonderziehungsrechten und darüber hinaus eine der Höhe nach unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden (Artikel 3 Abs. 1a und Abs. 2 EG-VO 2027/97). Abgesichert ist diese Haftung durch eine obligatorische Haftpflichtversicherung, die eine Mindestdeckung von 100 000 Sonderziehungsrechten und „darüber hinaus bis zu einer angemessenen Höhe" aufweisen muss (Artikel 3 Abs. 1b EG-VO 2027/97 i. V. m. Artikel 7 EG-VO 2407/92).

Diese Regelung war Vorbild für die entsprechenden Haftungsnormen im neuen Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999, das für den Bereich des internationalen Zivilluftverkehrs die Haftung nach dem Warschauer Haftungssystem ablösen soll. Deutschland hat dieses Übereinkommen gezeichnet und plant, es – gemeinsam mit der Europäische Gemeinschaft, für die die EG-Kommission am 14. Juli 2000 einen „Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Genehmigung des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) durch die Europäischen Gemeinschaften" (Dok.-Nr. (2000) 446 endg.) vorgelegt hat, dem am 5. April 2001 vom Rat zugestimmt wurde – zu ratifizieren. Es wird nach Hinterlegung von 30 Ratifikationsurkunden in Kraft treten.

Die EG-Kommission hat am 6. Juni 2000 weiterhin einen „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen" (Dok.-Nr. (2000) 340 endg.; Bundesratsdrucksache 397/00) vorgelegt, mit dem die Haftung nach der Verordnung Nr. 2027/97 im Lichte der entsprechenden Regelungen des Montrealer Übereinkommens überarbeitet werden soll.

Daneben liegt seit dem 21. Juni 2000 eine Mitteilung der EG-Kommission zum „Schutz der Fluggäste in der Europäischen Union" (Dok.-Nr. (2000) 365 endg.; Bundesratsdrucksache 425/00) vor, mit der die EG-Kommission ankündigt, ggf. Regelungsvorschläge hierzu vorzulegen, die auch Haftungsfragen tangieren können. Sie ist die Grundlage einer entsprechenden Ratsentschließung vom 2. Oktober 2000 „zu den Rechten der Fluggäste" (2000/C 293/01).

Schließlich hat die European Civil Aviation Conference (ECAC) am 13. Dezember 2000 eine Entschließung zur Harmonisierung der Mindestdeckungssummen in der Luftverkehrshaftpflichtversicherung gefasst, die den Mitgliedstaaten konkrete Mindestdeckungen empfiehlt (ECAC/25-1).

Vor diesem Hintergrund liegt es nahe, die nationale Luftverkehrshaftung einer grundlegenderen Überarbeitung zu unterziehen und sie den neuen internationalen Standards anzupassen. Da der Inhalt vieler dieser Änderungen im internationalen Bereich zurzeit jedoch noch nicht feststeht, liefe eine im Vorgriff hierauf erfolgende grundlegende Überarbeitung des nationalen Lufthaftungsrechts Gefahr, hiermit nicht kohärent zu sein und zu einem späteren Zeitpunkt einer weiteren Überarbeitung zu bedürfen. Aus diesem Grunde greift dieser Entwurf nur die im Zusammenhang mit der Änderung des allgemeinen Schadensersatzrechts unbedingt notwendig erscheinenden Änderungen im nationalen Lufthaftungsrecht auf und behält Anpassungen an die neuen internationalen Regelungen und Empfehlungen im Lufthaftungsrecht einem späteren, nur diesen Bereich betreffenden Gesetzentwurf vor, wenn und soweit dies notwendig erscheint.

Die im nationalen Lufthaftungsrecht durch dieses Gesetz vorgenommen Änderungen beschränken sich daher vordringlich auf folgende Regelungen:

– Anhebung der Haftungshöchstgrenzen für Passagier- und Drittschäden, ihre Harmonisierung mit den Haftungshöchstgrenzen anderer (Gefährdungs-)Haftungssysteme und ihre Umstellung auf Euro (Artikel 6 Nr. 3, 4);

– Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung auch für Passagierschäden nach dem Vorbild der EG-Verordnung Nr. 2027/97, ergänzt durch die bereits obligatorische Fluggastunfallversicherung (§ 50 LuftVG), deren Mindestversicherungssumme zugleich auf Euro umgestellt wird (Artikel 6 Nr. 5, Artikel 7).

Darüber hinaus wirkt sich die Einführung eines allgemeinen Schmerzensgeldanspruchs, der damit auf die Gefährdungs- und Vertragshaftung ausgedehnt wird, auch auf die Luftverkehrshaftung aus. Dies wird für die Haftung für Drittschäden in der entsprechenden Vorschrift des § 36 LuftVG nochmals klargestellt (Artikel 6 Nr. 2). Für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag ergibt sich dies unmittelbar aus § 253 Abs. 2 BGB.

Zu Artikel 6 Nr. 1

Die Regelung ersetzt – ebenso wie Artikel 2 Nr. 6 für das Bürgerliche Gesetzbuch, Artikel 4 Nr. 4 für das Straßenverkehrsgesetz und Artikel 5 Nr. 2 für das Haftpflichtgesetz – im Luftverkehrsgesetz den Begriff „erzeugt" durch den in der Gesellschaft üblichen Begriff „gezeugt".

Zu Artikel 6 Nr. 2

Die Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Ersatz immateriellen Schadens bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit in § 253 Abs. 2 BGB (Artikel 2 Nr. 2) ergänzend, stellt die Änderung klar, dass die aus der Gefährdungshaftung des LuftVG folgenden Schadensersatzansprüche bei Verletzung dieser Rechtsgüter nicht im Luftfahrzeug beförderter Personen auch Ansprüche auf Schmerzensgeld umfassen.

Zu Artikel 6 Nr. 3

§ 37 LuftVG begrenzt die Gefährdungshaftung des Luftfahrzeughalters für nicht im Luftfahrzeug beförderte Personen und Sachen (Drittschäden) in seinem Absatz 1 durch eine globale Haftungshöchstgrenze. Anders als bei anderen Gefährdungshaftungen (z. B. § 12 StVG für die Straßenverkehrshaftung) wird dabei zwischen Personen- und Sach-

schäden nicht differenziert. Absatz 2 enthält eine individuelle Haftungshöchstgrenze für jede verletzte Person.

Die individuelle Haftungshöchstgrenze (§ 37 Abs. 2 LuftVG), die bisher bei einem Kapitalbetrag von 500 000 DM lag, wird durch Artikel 6 Nr. 3b auf einen Kapitalbetrag von 600 000 Euro angehoben. Nachdem § 37 Abs. 2 Satz 2 LuftVG in der bisher geltenden Fassung keinen maximalen Jahresrentenbetrag festlegt, sondern für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente auf den Kapitalhöchstbetrag des Satzes 1 verweist, wird mit der Neuregelung zudem – nach dem Vorbild der Gefährdungshaftung nach dem AMG, dem BBergG und dem StVG – erstmals auch ein maximaler Jahresrentenbetrag in Höhe von 36 000 Euro je verletzte Person ausgewiesen. Dabei wurde das in den Vorbildregelungen enthaltene Verhältnis zwischen Kapitalhöchstbetrag und maximaler Jahresrente auch hier zugrunde gelegt.

Diese Heraufsetzung, die etwa einer Verdoppelung des Haftungshöchstbetrages entspricht, trägt sowohl den seit der letzten Anhebung im Jahr 1977 gestiegenen Schadensbeseitigungskosten als auch der Erweiterung der Gefährdungshaftung durch dieses Gesetz, insbesondere durch Einführung von Schmerzensgeldansprüchen, Rechnung. Mit einem Kapitalhöchstbetrag von 600 000 Euro und einer maximalen Monatsrente von 3 000 Euro dürfte regelmäßig eine Deckung für den einer schwerstgeschädigten Person zu leistenden Schadensersatz gewährleistet sein. Sollte der Schadensersatz in Ausnahmefällen auch diese Höchstbeträge überschreiten, werden die verbleibenden Spitzen vielfach über die Verschuldenshaftung realisiert werden können. Zugleich wird damit die individuelle Haftungshöchstgrenze der Gefährdungshaftung für Drittschäden im Luftverkehr den bereits bei anderen Gefährdungshaftungen bestehenden höheren Grenzen (vgl. § 88 Abs. 1 Nr. 1 AMG) unter Berücksichtigung der Umstellung dieser Grenzen auf Euro angeglichen.

Die globalen, nach dem Gewicht des Luftfahrzeugs gestaffelten Haftungshöchstgrenzen für Drittschäden (§ 37 Abs. 1 LuftVG) werden durch Artikel 6 Nr. 3a auf Euro umgestellt. Zur Vermeidung einer Absenkung des Schutzniveaus und zum Zwecke einer leichteren Handhabung wurden die Beträge nach oben gerundet. Soweit damit eine leichte Erhöhung verbunden ist, erscheint diese durch die seit der letzten Anhebung dieser Haftungshöchstbeträge im Jahr 1992 erfolgte wirtschaftliche Entwicklung und die Haftungserweiterung durch dieses Gesetz, insbesondere die Ausdehnung des Schmerzensgeldes auf die Gefährdungshaftung, gerechtfertigt.

Bei der konkreten Festsetzung der neuen Beträge wurden die an dem Abfluggewicht orientierten Höchstbetragskategorien des geltenden Rechts ebenso beibehalten wie das Verhältnis der jeweiligen Steigerungen zueinander.

Es hätte nahegelegen, auch das Verhältnis der jeweiligen globalen Höchstbeträge des Absatzes 1 zu dem individuellen Haftungshöchstbetrag des Absatzes 2 beizubehalten und für die Neubestimmung der globalen Haftungshöchstbeträge der einzelnen Kategorien den angehobenen individuellen Haftungshöchstbetrag mit dem bereits im geltenden Recht für jede Kategorie verwendeten Multiplikator (z. B. in der ersten Kategorie: 5, in der zweiten Kategorie: 10 usw.) zu multiplizieren. Dies hätte eine Heraufsetzung der globalen Haftungshöchstbeträge im Verhältnis der Heraufsetzung des individuellen Haftungshöchstbetrages – also etwa eine Verdoppelung – bedeutet. Wenn hiervon abgesehen wurde, so war dafür zum einem maßgeblich, dass eine Heraufsetzung der globalen – anders als der individuellen – Haftungshöchstbeträge erst im Jahr 1992 erfolgt ist und eine so erhebliche weitere Heraufsetzung nach nur 8 Jahren schwer vertretbar erschien. Zum anderen löst die Entschließung der European Civil Aviation Conference (ECAC) zur Harmonisierung der Mindestdeckungen in der Luftverkehrshaftpflichtversicherung vom 13. Dezember 2000 (ECAC/25-1) wegen der Orientierung der Mindestdeckungen an den Haftungshöchstgrenzen (vgl. § 103 Abs. 2 LuftVZO) weiteren Änderungsbedarf aus. Dabei dürfte sich dieser Änderungsbedarf nicht in einer Anhebung oder Absenkung der bisherigen Haftungshöchstbeträge erschöpfen. Vielmehr gibt die Entschließung Anlass für eine Neukonzeption der globalen Haftungshöchstgrenzen für die Drittschadenshaftung. Sie sollte im Zusammenhang mit der nach Abschluss der übrigen europäischen Initiativen anstehenden Überprüfung des nationalen luftverkehrsrechtlichen Haftungsrechts angegangen werden.

Diese Abweichung von dem bisherigen Verhältnis zwischen individueller und globaler Haftungshöchstgrenze erscheint auch deshalb vertretbar, weil sie sich auf keinen Fall schadensersatzmindernd auswirken kann. – Im Gegenteil führt die Anhebung der individuellen Haftungshöchstgrenze dazu, dass Schwerstschadensfälle, deren Zahl unterhalb des in den einzelnen Kategorien bisher verwendeten Multiplikators der individuellen Haftungshöchstgrenze bleibt, in höherem Umfang als bisher entschädigt werden können. Schwerstschadensfälle, deren Zahl diesen Multiplikator übersteigt, können allerdings – abgesehen von der infolge der Euro-Umstellung vorgenommenen geringfügigen Anhebung der globalen Haftungshöchstbeträge – nur im bisherigen Umfang entschädigt werden.

Zu Artikel 6 Nr. 4

§ 46 LuftVG begrenzt die nach den §§ 44 f. LuftVG für vermutetes Verschulden bestehende Haftung des Luftfrachtführers aus dem Beförderungsvertrag (Passagierschäden) in Absatz 1 durch eine individuelle Haftungshöchstgrenze für Personenschäden und in Absatz 2 durch eine individuelle Haftungshöchstgrenze für Sachschäden an an sich getragenen und mitgeführten Sachen sowie Reisegepäck. Globale Haftungshöchstgrenzen existieren – anders als für Drittschäden (§ 37 LuftVG) – für Passagierschäden nicht.

Die individuelle Haftungshöchstgrenze für Personenschäden (§ 46 Abs. 1 LuftVG), die bisher bei einem Kapitalbetrag von 320 000 DM lag, wird durch Artikel 6 Nr. 4a auf einen Kapitalbetrag von 600 000 Euro angehoben. Nachdem § 46 Abs. 1 Satz 2 LuftVG in der bisher geltenden Fassung keinen maximalen Jahresrentenbetrag festlegt, sondern für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente auf den Kapitalhöchstbetrag des Satzes 1 verweist, wird mit der Neuregelung zudem – nach dem Vorbild der Gefährdungshaftung nach dem AMG, dem BBergG und dem StVG – erstmals auch ein maximaler Jahresrentenbetrag in Höhe von 36 000 Euro je verletzte Person ausgewiesen. Dabei wurde das in den Vorbildregelungen enthaltene

Verhältnis zwischen Kapitalhöchstbetrag und maximaler Jahresrente auch hier zugrunde gelegt.

Diese Heraufsetzung um gut das Dreifache des bisherigen Haftungshöchstbetrages trägt sowohl den seit der letzten Anhebung im Jahr 1977 gestiegenen Schadensbeseitigungskosten als auch der Erweiterung der Haftung durch dieses Gesetz, insbesondere durch Einführung von Schmerzensgeldansprüchen, Rechnung. Mit einem Kapitalhöchstbetrag von 600 000 Euro und einer maximalen Monatsrente von 3 000 Euro dürfte regelmäßig eine Deckung für den einer schwerstgeschädigten Person zu leistenden Schadensersatz gewährleistet sein. Sollte der Schadensersatz in Ausnahmefällen auch diese Höchstbeträge überschreiten, werden die verbleibenden Spitzen vielfach über die Verschuldenshaftung realisiert werden können. Zugleich wird damit die individuelle Haftungshöchstgrenze der Luftverkehrshaftung aus dem Beförderungsvertrag den durch dieses Gesetz bei anderen verkehrsrechtlichen Haftungssystemen normierten Haftungshöchstgrenzen, vor allem aber auch derjenigen für die Drittschadenshaftung im Luftverkehr (§ 37 Abs. 2 LuftVG) angeglichen. Im zivilen Luftverkehr Geschädigte werden künftig hinsichtlich ihrer individuellen Personenschäden gleichermaßen entschädigt, unabhängig davon, ob sie sich innerhalb oder außerhalb des Luftfahrzeugs aufgehalten haben.

Trotz dieser nicht unerheblichen Anhebung der Haftungshöchstgrenzen bleibt die nationale Luftverkehrshaftung für Personenschäden von Passagieren damit immer noch hinter der Haftung für solche Schäden nach Maßgabe der EG-Verordnung Nr. 2027/97 zurück, die in weiten Bereichen, nämlich soweit eine nationale Luftbeförderung durch ein „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ erfolgt, die nationale Luftverkehrshaftung für Personenschäden von Passagieren überlagert. Nach ihr besteht eine auf 100 000 Sonderziehungsrechte begrenzte Gefährdungshaftung für Personenschäden von Passagieren und darüber hinaus eine der Höhe nach unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden (Artikel 3). Es ist daher überlegt worden, auch für den von der EG-Verordnung Nr. 2027/97 nicht erfassten und damit weiterhin nur dem nationalen Haftungsrecht für Personenschäden von Passagieren nach den §§ 44 ff. LuftVG unterliegenden Luftbeförderungen – dies sind Beförderungen durch einen Luftfrachtführer, der nicht „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2027/97 ist, also keiner EG-Betriebsgenehmigung nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 bedarf (Artikel 2 Abs. 1b EG-Verordnung Nr. 2027/97), wie etwa bei Beförderungen durch Luftfahrzeuge ohne Motorantrieb, durch Ultraleichtflugzeuge und bei Rundflügen (vgl. Artikel 1 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2407/92) – entsprechende Haftungsvorschriften vorzusehen. Dies hätte jedoch einen grundlegenden Systemwechsel in der nationalen Luftverkehrshaftung aus dem Beförderungsvertrag bedeutet, der im Hinblick auf die von der EU-Kommission vorbereitete Überarbeitung der EG-Verordnung Nr. 2027/97, ggf. auch im Hinblick auf die mit der Mitteilung zu „Fluggastrechten in der Europäischen Union“ vom 21. Juni 2000 und der entsprechenden Ratsentschließung vom 2. Oktober 2000 angekündigten Regelungsvorschläge Gefahr liefe, binnen kurzer Zeit einer weiteren grundlegenden Überarbeitung zu bedürfen. Die Bundesregierung hat sich daher entschlossen, es für die Personenschäden von Passagieren bei den weiterhin nur der nationalen Luftverkehrshaftung aus dem Beförderungsvertrag nach den §§ 44 ff. LuftVG unterliegenden Luftbeförderungen zunächst bei dem bisherigen Haftungssystem zu belassen und die Änderung auf die Anhebung der Haftungshöchstbeträge zu beschränken, womit allerdings bereits eine Annäherung an die Regelung der EG-Verordnung Nr. 2027/97 erfolgt. Die Frage einer grundlegenderen Überarbeitung durch Anpassung an die EG-rechtlichen Regelungen wird nach Abschluss der genannten EG-Initiativen erneut zu prüfen sein.

Die individuelle Haftungshöchstgrenze für Sachschäden an von Passagieren an sich getragenen und von ihnen mitgeführten Sachen sowie Reisegepäck (§ 46 Abs. 2 LuftVG) die bisher bei 3 200 DM lag, wird durch Artikel 6 Nr. 4b auf Euro umgestellt. Künftig soll für solche Schäden bis zu einem Betrag von 1 700 Euro gehaftet werden. Diese Festsetzung beschränkt sich auf eine Umrechnung und – zur Vermeidung einer Herabsenkung des Schutzniveaus und einer besseren Handhabung – auf eine Rundung des umgerechneten Betrags nach oben. Eine Anhebung erschien insoweit, anders als für die individuelle Haftungshöchstgrenze bei Personenschäden, nicht erforderlich, um auch schwere Schäden an diesen Sachen regelmäßig abzudecken. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass das – noch nicht ratifizierte – Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999 für die internationale Luftverkehrshaftung aus dem Beförderungsvertrag Reisegepäckschäden nur bis zu einer Höhe von 1 000 Sonderziehungsrechten je Reisenden entschädigt (Artikel 22 Abs. 2) und damit hinter dem Höchstbetrag nach der geltenden nationalen Luftverkehrshaftung zurückbleibt.

Zu Artikel 6 Nr. 5

Die Gefährdungshaftung des Luftfahrzeughalters für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, nach § 33 LuftVG (Drittschadenshaftung) ist nach § 43 LuftVG i. V. m. den §§ 102 ff. LuftVZO durch eine Deckungsvorsorgepflicht des Luftfahrzeughalters (Haftpflichtversicherung oder Sicherheitsleistung) abgesichert. Für die als Haftung für vermutetes Verschulden ausgestaltete Haftung des Luftfrachtführers aus dem Beförderungsvertrag (Passagierschadenshaftung) sieht die nationale Luftverkehrshaftung eine solche Deckungsvorsorgepflicht hingegen nicht vor. Nach § 50 LuftVG ist von jedem Luftfrachtführer, der ein Luftfahrtunternehmen betreibt, lediglich eine obligatorische Fluggastunfallversicherung (OPUV) mit einer Mindestversicherungssumme von 35 000 DM abzuschließen, die für jeden Personenschaden – unabhängig vom Eingreifen der Haftung – eintritt. Im Anwendungsbereich der EG-Verordnung Nr. 2407/92 besteht indes eine Versicherungspflicht für Haftpflichtschäden von Fluggästen und Dritten (Artikel 7), die Artikel 3 Abs. 1b der EG-Verordnung Nr. 2027/97 für die dort geregelte Haftung des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft bei Personenschäden von Fluggästen konkretisiert. Hiernach ist eine Absicherung dieser Ansprüche durch eine Pflichtversicherung vorgesehen, die eine Mindestdeckung von 100 000 Sonderziehungsrechten und darüber hinaus in einer angemessenen Höhe aufweisen muss. Damit sind die nach der EG-Verordnung Nr. 2027/97 auf 100 000 Sonderziehungsrechte begrenzte Gefährdungshaftung für Personenschäden von Fluggästen in vollem Umfang und die darüber hinausgehende, der Höhe nach unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden angemessen abzusichern, wenngleich viele Mitgliedstaaten es in der Praxis bei einer Mindestdeckung

von 100 000 Sonderziehungsrechten oder knapp darüber liegenden Beträgen bewenden lassen.

Vor dem Hintergrund dieser uneinheitlichen und nicht leicht durchschaubaren Rechtslage erscheint eine Lücke im Deckungsvorsorgesystem besonders evident: das Fehlen einer Deckungsvorsorge für die nach den EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 weiterhin nur der nationalen Luftverkehrshaftung aus dem Beförderungsvertrag nach den §§ 44 ff. LuftVG unterliegenden Luftbeförderungen. Dies betrifft Schäden bei Luftbeförderungen durch einen Luftfrachtführer, der nicht „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2027/97 ist, also keiner EG-Betriebsgenehmigung nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 bedarf (Artikel 2 Abs. 1b EG-Verordnung Nr. 2027/97). Hier erschöpft sich die Absicherung des Geschädigten in der auf mindestens 35 000 DM begrenzten obligatorischen Fluggastunfallversicherung (OPUV) nach § 50 LuftVG. Diese Lücke ist zu schließen, um eine ausreichende Absicherung des Geschädigten auch bei solchen Luftbeförderungen sicherzustellen.

Artikel 6 Nr. 5 führt deshalb nach dem Vorbild der Drittschadenshaftung (§ 43 LuftVG) eine Deckungsvorsorgepflicht (Haftpflichtversicherung oder Sicherheitsleistung) auch für die nationale luftverkehrsrechtliche Haftung aus dem Beförderungsvertrag (Passagierschadenshaftung) nach den §§ 44 ff. LuftVG ein, die allerdings wegen der partiellen Überlagerung dieser Regelungen durch das Haftungs- und Pflichtversicherungsregime der EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 nur insoweit Geltung erlangen wird, als nationale Luftbeförderungen der nationalen Luftverkehrshaftung nach den §§ 44 ff. LuftVG unterliegen.

Es stellt sich indes die Frage, ob neben der nach den EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 erforderlichen Pflichtversicherung und der mit diesem Gesetz neu eingeführten Deckungsvorsorgepflicht für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag noch an der obligatorischen Fluggastunfallversicherung (OPUV) nach § 50 LuftVG festzuhalten ist. Jedenfalls im Anwendungsbereich der nach diesem Gesetz neu eingeführten Deckungsvorsorgepflicht erscheint dies weiterhin geboten: Die OPUV bezweckt – unabhängig von der Haftung des Luftfrachtführers – eine sehr schnelle und unbürokratische Hilfe nach dem Schadensfall (vgl. Schwenk, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 730). Sie vermag damit – jedenfalls solange keine vollständige Angleichung der nationalen Passagierschadenshaftung an das Haftungsregime der EG-Verordnung Nr. 2027/97 erfolgt – die bei der nationalen Luftverkehrshaftung fehlende Gefährdungshaftung für Personenschäden von Passagieren (Artikel 3 EG-Verordnung Nr. 2027/97) und die hier fehlende Vorauszahlungspflicht (Artikel 5 EG-Verordnung Nr. 2027/97) jedenfalls partiell zu kompensieren. Dieses Gesetz hat sich daher dafür entschieden, die obligatorische Fluggastunfallversicherung jedenfalls zunächst noch beizubehalten, zumal sich auf sie Versicherungswirtschaft, Fluggesellschaften und Fluggäste seit langem eingestellt haben. Wenn allerdings die von der EU-Kommission vorbereitete Änderung der Haftungsvorschriften der EG-Verordnung Nr. 2027/97 Anlass zu einer Überprüfung und ggf. Anpassung der nationalen Luftverkehrshaftung gibt, wird die weitere Erforderlichkeit der OPUV in den Blick zu nehmen sein.

Zu Artikel 6 Nr. 5a

Nach § 50 LuftVG sind die Luftfrachtführer, die ein Luftfahrtunternehmen betreiben, verpflichtet, zugunsten jedes Fluggastes eine Unfallversicherung mit einer Mindestversicherungssumme für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit von 35 000 Deutsche Mark abzuschließen (sog. Obligatorische Passagier-Unfallversicherung – OPUV).

Artikel 6 Nr. 5a stellt die bisherige Mindestversicherungssumme der obligatorischen Fluggastunfallversicherung von 35 000 DM auf Euro um. Künftig wird diese Mindestversicherungssumme 20 000 Euro betragen. Dabei wurde die durch Umrechnung erlangte Summe zur Aufrechterhaltung des bisherigen Schutzniveaus und zur einfacheren Handhabung nach oben gerundet. Abgesehen von dieser glättungsbedingten leichten Erhöhung der Mindestversicherungssumme, ist eine weitere Anhebung unterblieben. Haftungsansprüche des geschädigten Fluggastes werden bereits durch die Einführung der Pflichtversicherung gemäß Artikel 6 Nr. 5c gesichert und damit seine Position nachhaltig gestärkt. Schnelle und unbürokratische Hilfe im Schadensfall ist auch durch eine Mindestversicherungssumme in Höhe von 20 000 Euro in ausreichenden Maße gewährleistet, wenn man berücksichtigt, dass Artikel 5 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 für die von ihr erfassten Luftbeförderungen zu eben diesem Zweck Vorauszahlungen in Höhe von maximal 15 000 Sonderziehungsrechten vorsieht.

Wegen der Beibehaltung der obligatorischen Fluggastunfallversicherung (OPUV) neben der neu eingeführten Deckungsvorsorgepflicht wird auf die Begründung zu Artikel 6 Nr. 5 verwiesen.

Zu Artikel 6 Nr. 5b

Während die Deckungsvorsorgepflicht (Haftpflichtversicherung oder Sicherheitsleistung) für die Halterhaftung bei Drittschäden (§§ 33 ff. LuftVG) ausdrücklich in § 43 LuftVG festgeschrieben ist, enthält das Luftverkehrsgesetz bisher eine solche Verpflichtung für die Haftung des Luftfrachtführers bei Passagierschäden (§§ 44 ff. LuftVG) nicht. Allerdings normiert die unmittelbar als nationales Recht anzuwendende Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG vom 24. August 1992 Nr. L 240/1) in seinem Artikel 7, dass ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft versichert sein muss „gegen die im Rahmen seiner Haftpflicht zu ersetzenden Schäden, die insbesondere Fluggästen, an Gepäck, an Fracht, an Post und Dritten durch Unfälle entstehen können“. Artikel 3 Abs. 1b der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 konkretisiert diese Versicherungspflicht für die dort geregelte Haftung des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Personenschäden von Fluggästen dahin gehend, dass die Haftpflichtversicherung Schäden bis zu einem Betrag von 100 000 Sonderziehungsrechten und darüber hinaus in angemessener Höhe decken muss. Artikel 6 Nr. 5b führt eine solche Pflicht zur Haftungsdeckung nun auch in die nationale Luftverkehrshaftung aus dem Beförderungsvertrag durch Ergänzung des § 50 LuftVG um einen Absatz 2 ein und konkretisiert sie nach dem Vorbild der Pflichtversicherung für Drittschäden (§ 43 LuftVG). Zur weiteren Begründung wird auf die allgemeine Begründung zu Artikel 6 Nr. 5 verwiesen.

Parallel zur Unfallversicherungspflicht nach Absatz 1 wird auch die neue Deckungsvorsorgepflicht aber nicht allgemein für Luftfrachtführer, sondern nur für solche Luftfrachtführer angeordnet, die ein Luftfahrtunternehmen betreiben. Eine auf sie begrenzte Deckungsvorsorgepflicht erscheint zur Sicherung der Haftung für Passagierschäden aus dem Beförderungsvertrag nach den §§ 44 ff. LuftVG zunächst ausreichend: Entweder ist der nach den §§ 44 ff. LuftVG haftende Luftfrachtführer zugleich Luftfahrtunternehmen und damit selbst der neuen Deckungsvorsorgepflicht unterworfen. Oder der nach den §§ 44 ff. LuftVG haftende Luftfrachtführer ist nicht selbst Luftfahrtunternehmen, sondern schaltet zur Luftbeförderung ein Luftfahrtunternehmen als sog. ausführenden Luftfrachtführer ein, der indes nach § 49a LuftVG im selben Umfang wie der Luftfrachtführer aus dem Beförderungsvertrag haftet. Dann aber trifft jenen die neue Deckungsvorsorgepflicht, so dass für die Haftung für Passagierschäden aus dem Beförderungsvertrag nach den §§ 44 ff. LuftVG eine Deckung gesichert ist. Eine Deckungslücke verbleibt allerdings noch für bestimmte nicht gewerbsmäßige Luftbeförderungen nach § 20 Abs. 1 Satz 2 LuftVG und für Beförderungen mit Luftsportgeräten nach § 20 Abs. 1 Satz 3 LuftVG. Wenngleich auch insoweit aus Opferschutzgesichtspunkten eine Deckungsvorsorgepflicht sinnvoll erscheint, soll sie einstweilen noch zurückgestellt werden, um den betroffenen Personenkreis neben den Haftungsverschärfungen nicht auch noch zugleich durch eine Versicherungspflicht zu belasten. Eine Ausdehnung auch auf sie wird allerdings in den Blick zu nehmen sein, wenn das Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens vom 28. Mai 1999 und eine Änderung der EG-Verordnung Nr. 2027/97 Anlass zu einer Überprüfung und ggf. einer Anpassung der nationalen Luftverkehrshaftung geben.

Ebenso wie § 43 Abs. 1 Satz 1 LuftVG für die Drittschadenshaftung normiert der neue § 50 Abs. 2 Satz 1 LuftVG für die Passagierschadenshaftung aus dem Beförderungsvertrag (§§ 44 ff. LuftVG) eine Versicherungspflicht und lässt alternativ die Anspruchssicherung durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren zu. Ebenso wie § 43 Abs. 1 Satz 1 LuftVG verweist er für die Höhe der Mindestdeckung auf ihre Bestimmung durch eine nach § 32 Abs. 1 Nr. 12 LuftVG zu erlassende Rechtsverordnung. Diese Konkretisierung ist für die Deckungsvorsorgepflicht für Drittschäden durch die §§ 102 ff. LuftVZO erfolgt. Für die neu eingeführte Deckungsvorsorgepflicht für Passagierschäden werden deshalb die §§ 102 ff. LuftVZO durch Artikel 7 dieses Gesetzes entsprechend ergänzt.

Zur Vermeidung einer doppelten Sicherung sieht Satz 2 die Möglichkeit einer Anrechnung der obligatorischen Unfallversicherung (OPUV) nach § 50 Abs. 1 LuftVG auf die Deckungsvorsorgepflicht nach Absatz 2 vor.

Satz 3 verweist – ebenso wie § 43 Abs. 1 Satz 3 LuftVG für die Drittschadenshaftung – bei einer Sicherung durch Abschluss einer Haftpflichtversicherung auf das Pflichtversicherungsgesetz.

Satz 4 erklärt schließlich die bereits für die Deckungsvorsorgepflicht bei der Drittschadenshaftung maßgeblichen Vorschriften des § 43 Abs. 2 bis 4 LuftVG – Auffüllung der Sicherheit, Rückgabe der Sicherheit und Ausnahmen von der Deckungsvorsorgepflicht – auch für die Deckungsvorsorgepflicht bei der Passagierschadenshaftung für anwendbar.

Zu Artikel 6 Nr. 6

Mit Artikel 6 Nr. 6 wird in die Luftverkehrshaftung für Passagierschäden nach dem Luftverkehrsgesetz lediglich ein Hinweis auf die von diesen Vorschriften unberührt bleibenden europarechtlichen Haftungsregelungen eingestellt, von denen insbesondere die EG-Verordnung Nr. 2027/97 in ihrem Anwendungsbereich die nationale Luftverkehrshaftung überlagert. Insoweit wird auf die allgemeine Begründung zu Artikel 6 – Änderung des Luftverkehrsgesetzes – verwiesen.

Zu Artikel 6 Nr. 7

Nach § 253 BGB bisheriger Fassung war immaterieller Schaden nur in den gesetzlich ausdrücklich bestimmten Fällen ersetzbar. Für die außervertragliche Verschuldenshaftung enthielt § 847 BGB eine solche gesetzliche Bestimmung und gewährte insbesondere bei Körper- und Gesundheitsschäden immateriellen Schadensersatz in Form von Schmerzensgeld. Für die Drittschadenshaftung des Halters militärischer Luftfahrzeuge enthielt § 53 Abs. 3 LuftVG ausnahmsweise auch eine solche gesetzliche Bestimmung für die Gefährdungshaftung nach § 53 Abs. 1 LuftVG. Nachdem dieses Gesetz einen Ersatz immaterieller Schäden in Form des Schmerzensgeldes nunmehr in § 253 Abs. 2 BGB für alle Gefährdungshaftungen generell einführt (Artikel 2 Nr. 2), bedarf es der Sondervorschrift des § 53 Abs. 3 LuftVG nicht mehr. Sie ist daher aufzuheben.

Zu Artikel 7 – Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die §§ 102 ff. LuftVZO geltender Fassung konkretisieren die Anforderungen an die obligatorische Deckungsvorsorge (Haftpflichtversicherung oder Sicherheitsleistung) des Luftfahrzeughalters für Drittschäden nach § 43 LuftVG. Nachdem mit dem neuen § 50 Abs. 2 LuftVG nach dem Vorbild dieser Regelung auch eine Deckungsvorsorgepflicht (Haftpflichtversicherung oder Sicherheitsleistung) auch für die Passagierschadenshaftung des Luftfrachtführers aus dem Beförderungsvertrag eingeführt wird (Artikel 6 Nr. 5c), sind die Regelungen der §§ 102 ff. LuftVZO, soweit dies erforderlich erscheint, auf diese Deckungsvorsorge auszudehnen. Die hierzu notwendigen Änderungen enthält Artikel 7.

Zu Artikel 7 Nr. 1

Mit dieser Änderung wird die bisher nur für Haftpflichtverträge des Luftfahrzeughalters geltende Regelung des § 102 LuftVZO auf nach § 50 Abs. 2 LuftVG nun obligatorische Haftpflichtverträge (wahlweise Sicherheitsleistung) des Luftfahrtunternehmens zur Deckung der Passagierschadenshaftung nach den §§ 44 ff., 49a LuftVG ausgedehnt. Wie bei diesen ist damit künftig auch bei jenen § 102 LuftVZO für die Wahl des Versicherers maßgeblich.

Zu Artikel 7 Nr. 2

Artikel 7 Nr. 2 Buchstabe a bis c dehnen die bisher nur für Haftpflichtverträge des Luftfahrzeughalters geltende Rege-

lung des § 103 LuftVZO über den Vertragsinhalt weit gehend auf Haftpflichtverträge des Luftfahrtunternehmens, die dieses zur Deckung seiner Haftung aus den §§ 44 ff., 49a LuftVG abschließt, aus:

Die Änderungen in den Buchstaben a und b knüpfen unmittelbar an § 50 Abs. 2 Satz 1 LuftVG an und stellen nochmals heraus, dass die (künftig obligatorische) Haftpflichtversicherung des Luftfahrtunternehmens seine Haftung aus dem Beförderungsvertrag (§§ 44 ff., 49a LuftVG) decken muss.

Dieser Grundsatz wird durch die Änderung in Buchstabe c konkretisiert: Ebenso wie für die Mindestdeckung der Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters die Haftungshöchstgrenzen des § 37 LuftVG maßgeblich sind, sollen für die Mindestdeckung der Haftpflichtversicherung des Luftfahrtunternehmens die Haftungshöchstgrenzen des § 46 LuftVG maßgeblich sein. Anders als § 37 Abs. 1 LuftVG für die Drittschadenshaftung des Luftfahrzeughalters enthält § 46 LuftVG für die Passagierschadenshaftung des Luftfrachtführers zwar nur eine individuelle und keine globale Haftungshöchstgrenze. Eine Mindestdeckung kann indes auch an einer individuellen Haftungshöchstgrenze orientiert werden, wie Artikel 3 Abs. 1b der EG-Verordnung Nr. 2027/97 zeigt. Es muss dann gewährleistet sein, dass Ansprüche sämtlicher mit dem Luftfahrzeug beförderten Passagiere in Höhe der individuellen Haftungshöchstsumme gesichert sind.

Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit dem durch Buchstabe d geänderten Absatz 3 Satz 1 stellen sicher, dass die Absenkung der Mindestdeckung des Absatzes 2 durch Absatz 3 nur für die Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters gilt. Im Hinblick auf Drittschäden, deren Haftung den Luftfahrzeughalter trifft, kann davon ausgegangen werden, dass die in Absatz 3 durch eine Absenkung der Mindestdeckung privilegierten Luftfahrzeuge weniger gefährlich sind. Insoweit dürfte regelmäßig eine geringere Schadenshäufigkeit und ein geringerer Schadensumfang festzustellen sein. Dies vermag eine Absenkung der Mindestdeckung in diesem Umfang zu rechtfertigen. Im Hinblick auf Passagierschäden, deren Haftung den Luftfrachtführer trifft, ist dies indes nicht festzustellen. Soweit die in Absatz 3 genannten Luftfahrzeuge überhaupt zur Beförderung von Personen geeignet sind, ist ein Passagierschaden nicht minder häufig und nicht minder umfänglich zu erwarten als bei in Absatz 3 nicht genannten Luftfahrzeugen. Daher erscheint im Falle einer Beförderung durch ein Luftfahrzeug für die Mindestdeckung von Passagierschäden eine Differenzierung nach der Art des Luftfahrzeugs nicht geboten.

§ 103 Abs. 3 LuftVZO enthält eine Privilegierung durch Absenkung der Mindestdeckungssummen für solche Luftfahrzeuge, von denen geringere Gefahren für dritte ausgehen. Artikel 7 Nr. 2 Buchstabe d stellt diese Summen auf Euro um. Dazu wurden die bisherigen Beträge umgerechnet und zur einfacheren Handhabung und zur Vermeidung einer Absenkung des Schutzniveaus nach oben gerundet.

Zu Artikel 7 Nr. 3

Die Änderung des § 104 erweitert diese Vorschrift auf alle Versicherungsnehmer und bezieht damit auch das Luftfahrtunternehmen als Haftpflichtversicherungsnehmer in die dort normierte Anzeigepflicht ein.

Zu Artikel 7 Nr. 4

Artikel 7 Nr. 4 bezieht auch die zur Deckungsvorsorge wahlweise mögliche Sicherheitsleistung des Luftfahrtunternehmens in die Verweisung auf das bürgerliche Recht ein.

Zu Artikel 8 – Änderung des Gesetzes über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen

Mit der Neufassung des § 5 soll das bislang geltende Bekanntmachungsverfahren für die Einbeziehung von Staaten in den Schutz des Abkommens vom 29. Mai 1933 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen vereinfacht werden. Nach geltendem Recht hat zunächst das Auswärtige Amt eine Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens zu erlassen, mit dem das Inkrafttreten des Abkommens für weitere Staaten bekannt gemacht wird (zuletzt für Angola, vgl. BGBl. 1998 II S. 2595). Sodann hat das Bundesministerium der Justiz eine Bekanntmachung über die Verbürgung der Gegenseitigkeit auf der Grundlage des § 5 des Gesetzes über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen zu erlassen.

Dieses schwerfällige Verfahren soll nun dadurch abgelöst werden, dass § 5 für die Einbeziehung von Staaten in den Schutz des Abkommens vom 29. Mai 1933 auf die Bekanntmachung seines Geltungsbereichs verweist, so dass eine weitere Bekanntmachung auf der Grundlage von § 5 über die Verbürgung der Gegenseitigkeit entbehrlich wird. Soweit in der Vergangenheit Bekanntmachungen über die Verbürgung der Gegenseitigkeit auf der Grundlage des § 5 unterblieben sind, werden auch diese durch die Bekanntmachung des Geltungsbereichs des Abkommens ersetzt.

Mit dieser Änderung wird zugleich auf das Erfordernis der Gegenseitigkeit verzichtet. Dieses Erfordernis hatte jedoch in der Vergangenheit keine praktische Bedeutung erlangt: Das Gesetz ist auf andere als Vertragsstaaten des Abkommens vom 29. Mai 1933 nicht angewendet worden; den Vertragsstaaten gegenüber besteht indes bereits eine völkervertragsrechtliche Verpflichtung, die Vergünstigungen aus diesem Gesetz zu gewähren.

Zu Artikel 9 – Umstellung von Vorschriften auf Euro und Folgeänderungen

Die Änderungen des Artikels 9 betreffen die Umstellung von Haftungshöchstgrenzen verschiedener Gesetze und der Selbstbeteiligung nach dem Produkthaftungsgesetz auf Euro. Für die Umstellung der Haftungshöchstgrenzen wurde dabei der durch Umrechnung erlangte Betrag zur einfacheren Handhabung und zur Aufrechterhaltung des bisherigen Schutzniveaus nach oben gerundet. Abgesehen von dieser glättungsbedingten Erhöhung der bisherigen Beträge erfolgt für die von den Änderungen dieses Artikels betroffenen Haftungshöchstgrenzen keine weiter gehende Anhebung. Soweit Folgeänderungen der in anderen Artikeln enthaltenen Änderungen diese Gesetze betreffen, werden die Folgeänderungen sogleich durchgeführt. Die weiteren Folgeregelungen enthält Artikel 10.

Zu Artikel 9 Abs. 1

Mit Artikel 9 Abs. 1 wird die globale Haftungshöchstgrenze für die Gefährdungshaftung öffentlicher Stellen nach dem Bundesdatenschutzgesetz (§ 7 Abs. 3), die nach geltendem Recht bei 250 000 DM liegt, auf Euro umgestellt. Zur einfacheren Handhabung und zur Beibehaltung des bisherigen Schutzniveaus wurde der Umrechnungsbetrag nach oben gerundet. Künftig soll diese Haftungshöchstgrenze 130 000 Euro betragen.

Zu Artikel 9 Abs. 2

Die Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Ersatz immateriellen Schadens bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit in § 253 Abs. 2 BGB (Artikel 2 Nr. 2) ergänzend, stellt die Änderung in Artikel 9 Abs. 2 Nr. 1 klar, dass die aus der Gefährdungshaftung des Gentechnikgesetzes folgenden Schadensersatzansprüche bei Verletzung dieser Rechtsgüter auch Ansprüche auf Schmerzensgeld umfassen.

Mit Artikel 9 Abs. 2 Nr. 2 wird die globale Haftungshöchstgrenze für die Gefährdungshaftung nach dem Gentechnikgesetz (§ 33), die nach geltendem Recht bei 160 Mio. DM liegt, auf Euro umgestellt. Zur einfacheren Handhabung und zur Beibehaltung des bisherigen Schutzniveaus wurde der Umrechnungsbetrag nach oben gerundet. Künftig soll diese Haftungshöchstgrenze 85 Mio. Euro betragen.

Zu Artikel 9 Abs. 3

Die Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Ersatz immateriellen Schadens bei Verletzungen des Körpers oder der Gesundheit in § 253 Abs. 2 BGB (Artikel 2 Nr. 2) ergänzend, stellt die Änderung in Artikel 9 Abs. 3 Nr. 1 klar, dass die aus der Gefährdungshaftung des Produkthaftungsgesetzes folgenden Schadensersatzansprüche bei Verletzung dieser Rechtsgüter auch Ansprüche auf Schmerzensgeld umfassen.

Mit Artikel 9 Abs. 3 Nr. 2 wird die globale Haftungshöchstgrenze für die Gefährdungshaftung nach dem Produkthaftungsgesetz (§ 10 Abs. 1), die nach geltendem Recht bei 160 Mio. DM liegt, auf Euro umgestellt. Zur einfacheren Handhabung und zur Beibehaltung des bisherigen Schutzniveaus wurde der Umrechnungsbetrag nach oben gerundet. Künftig soll diese Haftungshöchstgrenze 85 Mio. Euro betragen.

Nach § 11 ProdHaftG hat der Geschädigte auch im Falle einer Gefährdungshaftung nach dem Produkthaftungsgesetz Sachschäden bis zu einer Höhe von 1 125 DM selbst zu tragen. Diese Selbstbeteiligung beruht auf Artikel 9 Buchstabe b der Richtlinie des Rates vom 25. Juli 1985 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte (ABl. Nr. L 210/29-33), der bei Sachschäden eine Selbstbeteiligung von 500 ECU vorsieht.

Mit Artikel 9 Abs. 3 Nr. 3 wird diese Selbstbeteiligung auf 500 Euro umgestellt. Hierfür war maßgeblich, dass nach Artikel 2 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1103/97 des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Vorschriften im Zusammenhang mit der Einführung des Euros (ABl. Nr. L 162 vom 19. Juni 1997) mit Wirkung vom 1. Januar 1999 Bezugnahmen in einem Rechtsinstrument auf ECU durch Bezugnahmen auf Euro zum Kurs 1 : 1 ersetzt werden. Der damit in der Produkthaftungsrichtlinie ersetzte Selbstbeteiligungsbetrag von 500 Euro war unverändert zu übernehmen.

Zu Artikel 9 Abs. 4

Die Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Ersatz immateriellen Schadens bei Verletzungen des Körpers oder der Gesundheit in § 253 Abs. 2 BGB (Artikel 2 Nr. 2) ergänzend, stellt die Änderung in Artikel 9 Abs. 4 Nr. 1 klar, dass die aus der Gefährdungshaftung des Umwelthaftungsgesetzes folgenden Schadensersatzansprüche bei diesen Rechtsgütern auch Ansprüche auf Schmerzensgeld umfassen.

Mit Artikel 9 Abs. 4 Nr. 2 werden die globalen Haftungshöchstgrenzen bei Personen- oder Sachschäden für die Gefährdungshaftung nach dem Umwelthaftungsgesetz (§ 15), die nach geltendem Recht bei 160 Mio. DM liegen, auf Euro umgestellt. Zur einfacheren Handhabung und zur Beibehaltung des bisherigen Schutzniveaus wurde der Umrechnungsbetrag nach oben gerundet. Künftig sollen diese Haftungshöchstgrenzen 85 Mio. Euro betragen.

Artikel 9 Abs. 4 Nr. 3 stellt die Bußgeldvorschrift des § 22 UmweltHG im Verhältnis 2 : 1 auf Euro um.

Zu Artikel 9 Abs. 5

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird der bei der Beförderung von Umzugsgut für den Absender und den Frachtführer anzusetzende Haftungshöchstbetrag von 1 200 Deutscher Mark je Kubikmeter Laderaum auf Euro umgestellt. Bei einer genauen Umrechnung würde der Betrag bei 613,55 Euro liegen. Zur einfacheren Handhabung und zur Beibehaltung des bisherigen Schutzniveaus wird der Umrechnungsbetrag nach oben gerundet. Künftig soll sich der Haftungshöchstbetrag daher auf 620 Euro belaufen.

Zu Artikel 10 – Weitere Folgeänderungen

Artikel 10 beschränkt sich auf Folgeänderungen auf Grund der Einführung eines allgemeinen Schmerzensgeldanspruchs im neuen § 253 Abs. 2 BGB (Artikel 2 Nr. 2) und der hierdurch bedingten Aufhebung des § 847 BGB (Artikel 2 Nr. 7).

Die Absätze 1 und 3 passen § 52 Abs. 2 BGSG und § 20 BesatzSchG, die bereits nach geltendem Recht bei Personenschäden auch ohne Verschulden immateriellen Schaden ersetzen, dem neuen § 253 Abs. 2 BGB an und verweisen mit der Formulierung „nach Maßgabe“ auch auf dessen Voraussetzungen und Einschränkungen. Die Absätze 2, 5 und 6 ersetzen im geltenden Recht vorhandene Verweisungen auf den mit diesem Gesetz aufgehobenen § 847 BGB durch Verweisungen die neue Schmerzensgeldvorschrift des § 253 Abs. 2 BGB.

Nach der Einführung des allgemeinen Schmerzensgeldanspruchs bei der Gefährdungshaftung durch dieses Gesetz (Artikel 2 Nr. 2) erweitert Absatz 4 gemäß dem Vorbild von § 11 StVG (Artikel 4 Nr. 5), § 6 HPflG (Artikel 5 Nr. 3), § 36 LuftVG (Artikel 6 Nr. 2), § 87 AMG (Artikel 1 Nr. 3), § 32 Abs. 5 GenTG (Artikel 9 Abs. 2 Nr. 1), § 8 ProdHaftG (Artikel 9 Abs. 3 Nr. 1) und § 13 UmweltHG (Artikel 9 Abs. 4 Nr. 2) die spezielle Gefährdungshaftungsvorschrift über den Umfang des Schadensersatzes im Atomgesetz um

einen ausdrücklichen Hinweis auf den Ersatz von Nichtvermögensschäden bei Körper- und Gesundheitsverletzungen. Auch hier wird durch die Formulierung „nach Maßgabe“ klargestellt, dass die Voraussetzungen und Einschränkungen des § 253 Abs. 2 BGB auch bei der Atomhaftung Geltung beanspruchen. Die bisherige Regelung des § 29 Abs. 2 AtG, die Schmerzensgeld nur bei Verschulden vorsah, musste entfallen.

Zu Artikel 11 – Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Artikel 11 enthält die im Hinblick auf die Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in diesem Gesetz (Artikel 7) notwendige „Entsteinerungsklausel“.

Zu Artikel 12 – Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche

Artikel 12 sieht eine Übergangsvorschrift für die schadensersatzrechtlichen Regelungen des Gesetzes vor: Die geänderten schadensersatzrechtlichen Vorschriften sind nicht anzuwenden, soweit das schädigende Ereignis vor dem 1. Januar 2002 eingetreten ist. Auf eine begrenzte Rückwirkung der neuen Haftungshöchstgrenzen bei Personenschäden unter Billigkeitsgesichtspunkten nach dem Vorbild des Artikels 5 des Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 (BGBl. I S. 1577) ist verzichtet worden – zum einen, um der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit willen, zum anderen, um teilweise äußerst kostenintensive Nachversicherungen zu vermeiden.

Zu Artikel 13 – Inkrafttreten

Die Vorschrift bestimmt den 1. Januar 2002 als Zeitpunkt für das Inkrafttreten des Gesetzes. Damit bleibt den Betroffenen, vor allem der Versicherungswirtschaft, ausreichend Zeit, sich auf die veränderten Haftungshöchstgrenzen einzustellen und die laufenden Verträge anzupassen sowie – soweit Artikel 6 Nr. 5b und Artikel 7 betroffen sind – eine deren Erfordernissen entsprechende Haftpflichtversicherung für Passagierschäden anzubieten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 769. Sitzung am 9. November 2001 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a** (§ 84 Abs. 1 AMG)

   In Artikel 1 Nr. 1 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

   ‚a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1; dieser wird wie folgt geändert:

   aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

   „Satz 1 gilt auch, wenn das Arzneimittel nicht bei der verletzten Person unmittelbar angewendet wurde.“

   bb) Im bisherigen Satz 2 werden in Nummer 1 die Wörter „und ihre Ursache im Bereich der Entwicklung oder Herstellung haben“ gestrichen.‘

   Begründung

   Auch bei Infektionen, die von Personen ausgelöst werden, die durch Arzneimittel infiziert wurden, realisiert sich das Arzneimittelrisiko, so dass derartige Schäden in die AMG-Haftung einbezogen werden müssen. Ob auch so genannte Sekundärgeschädigte einen Anspruch auf Schadensersatz haben können, ist seit langem umstritten; gerichtliche Entscheidungen zu dieser Frage liegen allerdings noch nicht vor. Zur Beendigung der hierüber bestehenden Diskussion sollte im Rahmen der anstehenden Reform des Schadensersatzrechts eine Klarstellung in das Arzneimittelgesetz aufgenommen werden, nach der auch die mittelbar Geschädigten in den Schutzbereich fallen.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b** (§ 84 Abs. 2 Satz 4 AMG)

   In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b § 84 Abs. 2 ist Satz 4 wie folgt zu ändern:

   a) Der abschließende Punkt ist durch ein Komma zu ersetzen.

   b) Folgende Wörter sind anzufügen:

   „es sei denn, dass wegen des Gebrauchs dieser Arzneimittel Ansprüche nach dieser Vorschrift aus anderen Gründen als der fehlenden Kausalität nicht gegeben sind.“

   Begründung

   Die Kausalitätsvermutung des § 84 Abs. 2 AMG-E gilt auch dann, wenn der Geschädigte weitere Arzneimittel angewandt hat und unklar ist, welches Arzneimittel den Schaden verursacht hat (§ 84 Abs. 2 Satz 4 AMG-E). Diese Regelung ist grundsätzlich richtig, da Unklarheiten über den Kausalzusammenhang nicht zu Lasten des Geschädigten gehen dürfen, wenn feststeht, dass beide Arzneimittel den Schaden verursacht haben können und lediglich nicht feststeht, welches der beiden Arzneimittel den Schaden tatsächlich verursacht hat. Dies entspricht dem Rechtsgedanken des § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB.

   Diese Regelung bedarf jedoch der Einschränkung, wenn der Hersteller des weiteren im Einzelfall zur Schadensverursachung geeigneten Arzneimittels aus anderen Gründen nicht haftet. In diesen Fällen ist es nicht gerechtfertigt, den in Anspruch genommenen Hersteller haften zu lassen. Hier würde die Beweiserleichterung nicht nur über eine Kausalitätsfrage hinweghelfen (Urheberzweifel), sondern eine Haftung des pharmazeutischen Unternehmers auch für solche Schäden begründen, die der Betroffene nach der Wertung des § 84 Abs. 1 AMG-E nicht geltend machen können soll.

   Die Kausalitätsvermutung des § 84 Abs. 2 AMG-E bedarf daher der vorgeschlagenen ergänzenden Regelung, die es dem vom Geschädigten in Anspruch genommenen pharmazeutischen Unternehmer erlaubt, die nach den Sätzen 1 und 2 dieser Vorschrift zu seinen Lasten vermutete Kausalität ausnahmsweise mit dem Hinweis auf die Verwendung eines anderen Arzneimittels nach § 84 Abs. 2 Satz 3 AMG-E zu erschüttern, wenn dessen Hersteller dem Geschädigten wegen des erlittenen Schadens nicht zum Schadensersatz verpflichtet ist.

   Dies betrifft die Fälle, in denen die Haftungsvoraussetzungen nicht vorliegen, weil

   – bei diesem Präparat die schädlichen Wirkungen wegen des hohen Indikationsanspruchs (z. B. so genannte Aidsmittel) nach § 84 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AMG-E vertretbar sind und der Schaden auch nicht infolge einer unzureichenden Fachinformation oder Gebrauchsanweisung entstanden ist (§ 84 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 AMG-E) oder

   – der Schaden seine Ursache nicht im Bereich der Entwicklung und Herstellung des Arzneimittels hat (§ 84 Abs. 3 AMG-E).

   Die Beweislast für das Vorliegen dieser Ausnahmetatbestände muss dem in Anspruch genommenen Unternehmer auferlegt werden, da er sich auf diese Ausnahmetatbestände beruft. Gelingt ihm dieser Nachweis, muss der Geschädigte die Kausalität des Arzneimittels nachweisen, um dessen pharmazeutischen Unternehmer erfolgreich auf Schadensersatz in Anspruch nehmen zu können.

   Gelingt dem in Anspruch genommenen pharmazeutischen Unternehmer der Entlastungsbeweis nicht und kommt es später zu einem Regressprozess, müsste er die Voraussetzungen des § 84 Abs. 1 AMG-E beweisen, wobei ihm die Vermutung des § 84 Abs. 2 AMG-E zugute käme. Der in Regress genommene Unternehmer müsste seinerseits die Voraussetzungen des § 84 Abs. 3 AMG-E beweisen. Dieses Ergebnis ist angemessen. Der zunächst in Anspruch genommene Unternehmer kann durch eine Streitverkündung für seine prozessuale Absicherung sorgen.

Die Begründung des Gesetzentwurfs billigt im Grundsatz diese Lösung (Bundesratsdrucksache 742/01, S. 45). Ihr fehlt jedoch insoweit eine klare Aussage. Wegen der abschließenden Formulierung des § 84 Abs. 2 Satz 4 AMG-E reicht es jedenfalls nicht aus, diesen Fall lediglich in der Begründung anzusprechen. Vielmehr bedarf es einer ausdrücklichen Regelung im Gesetzestext. Umkehr-schlüsse für die Regelungen des § 830 BGB und der §§ 6 ff. UmweltHG sind nicht beabsichtigt und nicht zu befürchten, da Zweck der ergänzenden Regelung eine erforderliche Klarstellung ist.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 84a Abs. 1 Satz 1 AMG)

In Artikel 1 Nr. 2 § 84a Abs. 1 Satz 1 sind die Wörter „den Schaden verursacht hat,“ durch die Wörter „nach den Gegebenheiten des Einzelfalls geeignet ist, den Schaden zu verursachen,“ zu ersetzen.

Begründung

Mit dem Auskunftsanspruch soll der Geschädigte in die Lage versetzt werden, von dem pharmazeutischen Unternehmer alle notwendigen Fakten zu erlangen, die er zur Darlegung und zum Nachweis der anspruchsbegründenden Tatsachen für den Schadensersatzanspruch nach § 84 Abs. 1 AMG braucht. Da § 84 Abs. 2 AMG-E dem Arzneimittelanwender den Nachweis der Kausalität durch eine Vermutung erleichtert, die bereits dann eingreift, wenn das Arzneimittel nach den Gegebenheiten des Einzelfalls geeignet ist, den Schaden zu verursachen, genügt insoweit schon die Darlegung und im Streitfall der Beweis, dass das Arzneimittel nach den Umständen des Einzelfalls dazu geeignet war, den eingetretenen Schaden zu verursachen. Dieser Beweiserleichterung sollten die Voraussetzungen der Auskunftspflicht in § 84a AMG-E Rechnung tragen. Einer Auskunftspflicht bedarf es nicht mehr, wenn bereits die konkrete Möglichkeit der Schadensverursachung durch das Arzneimittel feststeht. Die Auskunftspflicht sollte deshalb bereits früher eingreifen, damit der Arzneimittelanwender in die Lage versetzt wird, die im Rahmen des § 84 Abs. 2 Satz 1 AMG-E anspruchsbegründenden Tatsachen in Erfahrung zu bringen. Aus diesem Grund sollte sich die durch Tatsachen belegte Annahme in § 84a Abs. 1 Satz 1 AMG-E nicht auf die Verursachung des Schadens, sondern auf die im Einzelfall gegebene Eignung des Arzneimittels, den Schaden zu verursachen, beziehen.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 84a Abs. 1 Satz 1 AMG)

In Artikel 1 Nr. 2 § 84a Abs. 1 Satz 1 sind die Wörter „es sei denn, dies ist zur Feststellung, ob ein Anspruch auf Schadensersatz nach § 84 besteht, nicht erforderlich“ durch die Wörter „soweit dies zur Feststellung, ob ein Anspruch auf Schadensersatz nach § 84 besteht, erforderlich ist“ zu ersetzen.

Begründung

Der Gesetzentwurf sieht im Gegensatz zu dem in der 13. Legislaturperiode vorgelegten Vorgängerentwurf eine Umkehr der Beweislast für die Erforderlichkeit der Auskunft zu Lasten des Pharmaunternehmers vor. Eine solche Beweislastumkehr ist jedoch missbrauchsanfällig und entspricht auch nicht den Parallelregelungen in § 8 UmweltHG und § 35 GenTG.

Der Auskunftsanspruch dient der Vorprüfung, ob ein Schadensersatzanspruch des Geschädigten gegen den Unternehmer Aussicht auf Erfolg hat. Das Merkmal der „Erforderlichkeit“ soll die Bezogenheit des Auskunftsanspruchs auf die Haftung sicherstellen. Der Auskunftsanspruch wird daher auf ein sachdienliches Maß begrenzt. Dies ist nicht nur prozessökonomisch, sondern soll auch sicherstellen, dass der Auskunftsanspruch nicht missbraucht wird, um Informationen für die Durchsetzung ganz anderer Zwecke zu sammeln. Diese Eingrenzung ist zwingend geboten, ohne sie drohen den Pharmaunternehmen Ausforschungsanfragen, die erheblichen Zeit- und Verwaltungsaufwand erfordern, ohne dass berechtigte Ansprüche dahinter stehen.

Die Beweislast für den Nachweis der Erforderlichkeit dem Geschädigten aufzuerlegen, ist für diesen auch nicht unzumutbar, da der Schaden in seiner Sphäre liegt und er den Nachweis, dass die Auskunft erforderlich ist, auf Grund der Sachnähe leichter führen kann als der Pharmaunternehmer den Gegenbeweis.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 84a Abs. 1 Satz 3 AMG)

In Artikel 1 Nr. 2 § 84a Abs. 1 ist Satz 3 durch folgende Sätze zu ersetzen:

„Soweit nicht die Angelegenheit nur geringe Bedeutung hat, hat der pharmazeutische Unternehmer auf Verlangen an Eides statt zu versichern, dass er die Angaben nach bestem Wissen so vollständig gemacht hat, als er dazu im Stande sei. § 261 des Bürgerlichen Gesetzbuchs gilt entsprechend. Weigert sich der pharmazeutische Unternehmer, die in der Auskunft enthaltenen Angaben an Eides statt zu versichern, wird vermutet, dass das Arzneimittel zur Verursachung des Schadens geeignet ist.“

Begründung

Der Bundesrat hält die Bezugnahme auf die §§ 259 bis 261 BGB für nicht geeignet, dem Geschädigten in angemessener Zeit zu einer vollständigen und nach bestem Wissen des Unternehmers erteilten Auskunft zu verhelfen. Der Geschädigte wird in der Regel gerade nicht in der Lage sein, hinreichende Gründe darzulegen, die zu der Annahme berechtigen, dass die Auskunft unrichtig und/oder unvollständig erteilt ist, was bei gehöriger Sorgfalt hätte vermieden werden können (vgl. BGHZ 89, 140). Weigert sich sodann der Unternehmer, seine Angaben eidesstattlich zu versichern, müsste der Geschädigte den Klageweg beschreiten und im Prozess die Voraussetzungen für die Abgabe der eidesstattlichen Versicherung dartun. Wegen dieser Schwierigkeiten bei der Erzwingung einer richtigen und vollständigen Auskunft verbessert die vorgesehene Regelung die Lage des Arzneimittelgeschädigten für die Prüfung und Darlegung eines Schadensersatzanspruchs nur scheinbar. Dieses Ziel ist vielmehr dadurch zu erreichen, dem Unternehmer die Verpflichtung zur Ableistung der eidesstattlichen Versicherung ohne die einschränkenden Voraussetzungen in § 259 Abs. 2 und § 260 Abs. 2 BGB aufzuerlegen und an dessen Weigerung zur Ableistung der eidesstattlichen Versicherung beweisrechtliche Nachteile zu knüpfen. Dem Unternehmer bleibt die Möglichkeit, die in diesen Fällen zu seinen Lasten ergänzend zur Vermutung des Ursachenzusammenhangs nach § 84 Abs. 2 AMG-E ein-

greifende Eignungsvermutung zu widerlegen oder, wenn er die insoweit erforderlichen Tatsachen nicht offen legen und unter Beweis stellen will, den Anspruchsteller durch Erfüllung des Schadensersatzanspruchs klaglos zu stellen. Eine solche Vermutungsregelung ist zur Ergänzung der in § 84 Abs. 2 AMG-E vorgesehenen Regelung sinnvoll und auch erforderlich, soweit der Geschädigte auf vollständige und zutreffende Auskunft angewiesen ist, um als Voraussetzung für die Geltendmachung eines Anspruchs nach § 84 Abs. 1 AMG-E die Schadensgeeignetheit prüfen und darlegen zu können.

6. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 84a Abs. 1 Satz 4, Abs. 2 Satz 2 AMG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob an Stelle der Ausnahmetatbestände in § 84a Abs. 1 Satz 4 und Abs. 2 Satz 2 AMG-E jeweils eine Abwägungsklausel einzufügen ist, nach der zwischen dem Auskunftsinteresse des Geschädigten und dem Geheimhaltungsinteresse des pharmazeutischen Unternehmers oder eines Dritten abgewogen werden muss.

B e g r ü n d u n g

Der Auskunftsanspruch des Geschädigten nach § 84a Abs. 1 Satz 1, 2 und Abs. 2 Satz 1 AMG-E kann auf Grund der Ausnahmetatbestände in § 84a Abs. 1 Satz 4 und Abs. 2 Satz 2 AMG-E wegen Geheimhaltungsinteressen des pharmazeutischen Unternehmers oder Dritter ausgeschlossen sein. Es ist eine missbräuchliche Handhabung zu befürchten, da es dem Pharmazieunternehmer nicht schwer fallen wird, unter Hinweis auf die Konkurrenz und hohe Entwicklungskosten ein auskunftsausschließendes Geheimhaltungsinteresse erfolgreich ins Feld zu führen und damit den Anspruch des Geschädigten leer laufen zu lassen. Die Begründung führt auch nicht näher aus, welche schutzwürdigen Interessen Dritter von dieser Vorschrift erfasst sein sollen. Die gegeneinander abzuwägenden Interessen sollten im Gesetz selbst verdeutlicht werden.

Die Ausschlusstatbestände in § 84a Abs. 1 Satz 4 und Abs. 2 Satz 2 AMG-E stellen keinen sachgerechten Interessenausgleich her. Stattdessen sollte eine Abwägungsklausel eingefügt werden, nach der zwischen dem Auskunftsinteresse und dem Geheimhaltungsinteresse abgewogen werden muss. In diesem Fall wäre die Gefahr einer missbräuchlichen Berufung auf ein Geheimhaltungsinteresse nicht groß, da im Einzelfall letztlich die Gerichte darüber zu entscheiden hätten.

7. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 84a Abs. 3 – neu – AMG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist § 84a folgender Absatz 3 anzufügen:

„(3) Für die Auskunftsansprüche nach den Absätzen 1 und 2 ist der ordentliche Rechtsweg gegeben.“

B e g r ü n d u n g

Bei dem Auskunftsanspruch gegen die Behörde nach § 84a Abs. 2 AMG-E handelt es sich um eine Vorschrift des öffentlichen Rechts (Bundesratsdrucksache 742/01, S. 49). Er wäre daher grundsätzlich vor den Verwaltungsgerichten durchzusetzen (§ 40 Abs. 1 VwGO). Dies ist jedoch nicht prozessökonomisch. Der Geschädigte müsste dann zur Erlangung einer vollständigen Auskunft zwei parallele Verfahren führen, obwohl weitgehend die gleichen Anspruchsvoraussetzungen zu prüfen sind. Unternehmer und Behörde könnten auch nicht als Streitgenossen verklagt werden. Dies hätte zur Folge, dass der gleiche Sachverhalt, insbesondere der Ausnahmetatbestand des § 84a Abs. 1 Satz 4 AMG-E, von verschiedenen Gerichten möglicherweise unterschiedlich beurteilt wird. Die Zuweisung des Auskunftsanspruchs gegen die Behörde aus § 84a Abs. 2 AMG-E an die Verwaltungsgerichte ist auch nicht aus anderen Gründen zwingend erforderlich. Schon der Wortlaut des § 84a Abs. 2 Satz 1 AMG-E spricht für einen einheitlichen materiell-rechtlichen Anspruch, der die zivilrechtliche Haftung des Unternehmers zu realisieren hilft. Auch dürften die ordentlichen Gerichte in der Regel sachnäher und daher berufener sein, die Voraussetzungen des § 84a Abs. 2 AMG-E in Verbindung mit § 84a Abs. 1 und § 84 AMG-E zu beurteilen.

Um die dargestellten Schwierigkeiten bei der Rechtsverfolgung zu vermeiden, ist für die gerichtliche Durchsetzung des Auskunftsanspruch aus § 84a AMG-E einheitlich der ordentliche Rechtsweg vorzusehen. Hinsichtlich des Absatzes 1 handelt es sich insoweit allerdings nur um eine deklaratorische Regelung. Mit der gemeinsamen Nennung beider Absätze soll der einheitliche Charakter der beiden Auskunftsansprüche unterstrichen werden.

8. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 84a AMG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob es nicht doch sachgerecht ist, auch dem vom Geschädigten nach § 84a Abs. 1 AMG-E auf Auskunft in Anspruch genommenen pharmazeutischen Unternehmer einen Auskunftsanspruch gegen den Geschädigten zu gewähren.

B e g r ü n d u n g

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass auch dem pharmazeutischen Unternehmer ein Anspruch auf alle relevanten Informationen gegenüber dem Geschädigten zustehen sollte (Offenlegungsverpflichtung des potenziell Geschädigten; vgl. auch § 10 UmweltHG). Auf Grund der Kausalitätsvermutung des § 84 Abs. 2 AMG-E sowie der Auskunftsansprüche des Geschädigten nach § 84a AMG-E handelt es sich um ein Gebot der Waffengleichheit, auch dem in Anspruch genommenen pharmazeutischen Unternehmer die Möglichkeit zu gewähren, an relevante Informationen im Haftungsprozess zu gelangen. Dies gilt insbesondere, da sich der überwiegende Teil des wesentlichen Schadensablaufs in der Sphäre des Geschädigten abgespielt hat. Insoweit unterscheidet sich die Haftung nach dem Arzneimittelgesetz auch von anderen Haftungskonstellationen. Ohne die entsprechenden Auskünfte des Geschädigten hätte der in Anspruch genommene Unternehmer keine realistische Chance, die in § 84 Abs. 2 AMG-E vermutete Kausalität zu erschüttern. Die Kausalitätsvermutung würde sich dann in eine bedenkliche Kausalitätsfiktion verwandeln.

Die von der Gesetzesbegründung gegen einen solchen Auskunftsanspruch angeführten Argumente (Bundesratsdrucksache 742/01, S. 49 f.) vermögen nicht zu überzeugen:

Der Hinweis auf die prozessuale Darlegungslast des Geschädigten nach § 84 Abs. 2 AMG-E übersieht, dass der Unternehmer zur Erschütterung der zu seinen Lasten in § 84 Abs. 2 Satz 1 und 2 AMG-E vermuteten Kausalität „andere Umstände“ im Sinne des § 84 Abs. 2 Satz 3 AMG-E darlegen und beweisen muss. Diese anderen Umstände gehören nicht zur anspruchsbegründenden Darlegungslast des Geschädigten. Dem pharmazeutischen Unternehmer sind diese Umstände aber regelmäßig nicht bekannt, wenn sie sich in der Sphäre des Geschädigten ereignet haben. Dies gilt beispielsweise für die Einnahme weiterer Arzneimittel, die wegen ihres hohen Indikationsanspruchs schädliche Wirkungen als vertretbar erscheinen lassen. Damit der vom Geschädigten in Anspruch genommene pharmazeutische Unternehmer seine gesetzlich vorgesehenen Rechte auch tatsächlich wahrnehmen kann, ist er auf eine entsprechende Auskunft des Geschädigten angewiesen.

Ein Konflikt mit dem Persönlichkeitsrecht des Geschädigten (vgl. Bundesratsdrucksache 742/01, S. 50) besteht nicht. Ein eigener Auskunftsanspruch des pharmazeutischen Unternehmers besteht nur, soweit er vom Geschädigten in Anspruch genommen wird. Im Übrigen geht auch die Gesetzesbegründung davon aus, dass der Geschädigte aus prozessualen Gründen die erforderlichen Informationen offen legen muss.

9. **Zu Artikel 1 Nr. 5 – neu –** (§ 94a Abs. 1 AMG)

Artikel 1 ist folgende Nummer 5 anzufügen:

‚5. In § 94a Abs. 1 werden vor dem Wort „erhoben“ die Wörter „oder des § 84a“ eingefügt.‘

Begründung

Die Änderung stellt sicher, dass auch für Auskunftsansprüche auf Grund des neuen § 84a AMG-E der für den Geschädigten günstige Gerichtsstand des § 94a Abs. 1 AMG anwendbar ist. Es ist kein Grund ersichtlich, warum der Auskunftsanspruch, der den Schadensersatzanspruch des § 84 AMG lediglich vorbereiten soll, nicht seinerseits auch im besonderen Gerichtsstand des § 94a AMG erhoben werden kann. Andernfalls könnte bei einer Stufenklage (§ 254 ZPO) der in der ersten Stufe geltend zu machende Auskunftsanspruch nicht vor demselben Gericht erhoben werden wie der in der zweiten Stufe verfolgte Zahlungsanspruch. Dies würde eine unzumutbare Erschwerung der Rechtsverfolgung für den Geschädigten bedeuten.

10. **Zu Artikel 1** (Änderung des Arzneimittelgesetzes)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob in Artikel 1 zusätzlich eine Entschädigungsregelung („Fondslösung“) für Schadensfälle bei ungeklärter Kausalität sowie bei Fehlen einer Arzneimittelzulassung und/oder Deckungsvorsorge einzufügen ist.

Begründung

Auf Grund des neu eingefügten Absatzes 2 in § 84 AMG entfällt die bisher bestehende Regelungslücke in den Fällen ungeklärter Kausalität bei der Anwendung mehrerer Arzneimittel. Die Kausalitätsvermutung soll künftig auch dann gelten, wenn der Geschädigte weitere Arzneimittel angewendet hat und unklar ist, welches Arzneimittel den Schaden verursacht hat. Jeder einzelne pharmazeutische Unternehmer haftet damit für den ganzen Schaden, wenn sich die einzelnen Ursachenanteile nicht ermitteln lassen (§§ 830 und 840 BGB). Probleme können jedoch weiterhin entstehen, wenn der Geschädigte die verschiedenen von bzw. bei ihm angewandten Präparate nicht namhaft machen kann oder wenn unklar ist, ob das Arzneimittel der Firma A oder das der Firma B zur Anwendung gelangte. Nicht geregelt ist weiterhin auch der Fall der fehlenden Deckungsvorsorge. Bei den so genannten Deckungsmängeln ist der pharmazeutische Unternehmer für den Geschädigten zwar identifizierbar, dieser kann aber einen vollen Ersatz seiner Schäden deswegen nicht erreichen, weil der Unternehmer – pflichtwidrig – (§ 94 AMG) keine oder nur eine ungenügende Deckungsvorsorge (z. B. bei fehlender Arzneimittelzulassung) getroffen hat und auch im Übrigen über kein ausreichendes Vermögen verfügt. Die Interministerielle Arbeitsgruppe Arzneimittelhaftung (IAA) hat zwar im Jahre 1996 in ihrem Abschlussbericht einen Fonds für Deckungsmängel abgelehnt. In diesen Fällen sei ein Fonds problematisch, denn gesetzestreu arbeitende Unternehmen würden gezwungen, für Defizite weniger gesetzestreuer Unternehmen, mit denen sie zudem in Wettbewerb stehen, finanziell eintreten zu müssen. Eine fehlende Lösung der o. a. Problemfälle darf aber nicht zu Lasten der Geschädigten gehen. Vielmehr ist hier eine solidarische Einstandspflicht der pharmazeutischen Unternehmer sachgerecht.

11. **Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe c** (§ 249 Abs. 2 Satz 2 BGB)

Der Bundesrat geht davon aus, dass sich aus der Formulierung des § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB-E ergibt, dass der Schadensersatzanspruch die Umsatzsteuer nicht mit einschließt, wenn diese lediglich nach § 14 Abs. 3 UStG geschuldet wird oder der Geschädigte lediglich einen umsatzsteuerpflichtigen Auftrag erteilt hat.

Begründung

Der Bundesrat will ein unzutreffendes Verständnis der Wörter „angefallen ist“ in § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB-E vermeiden, das sich aus der Entwurfsbegründung ergeben kann. In der Entwurfsbegründung wird auf Seite 53 Mitte und Seite 54 ausgeführt, dass die Umsatzsteuer nur noch dann ersetzt verlangt werden kann, wenn und soweit sie der Geschädigte aus seinem Vermögen aufgewendet hat oder sich hierzu verpflichtet hat. Dies ist unter zwei Aspekten problematisch. Danach wären einerseits Fälle umfasst, in denen der Ersatzberechtigte Umsatzsteuer aufgewandt hat, die vom Rechnungsaussteller nur deshalb nach § 14 Abs. 3 UStG geschuldet wird, weil er sie unberechtigt in seine Rechnung aufgenommen hat. Jedoch sollte in diesem

Fall der Ersatzpflichtige nicht mit diesen Beträgen belastet werden können, wenn es sich in Wahrheit nicht um eine umsatzsteuerpflichtige Reparatur gehandelt hat.

Die Formulierung des § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB-E könnte auf Grund des Hinweises in der Entwurfsbegründung auch dahin missverstanden werden, dass die Umsatzsteuer bereits dann zum Schadensumfang zu rechnen ist, wenn ein umsatzsteuerpflichtiger Rechnungsauftrag erteilt ist. Damit wäre jedoch Manipulationen Tür und Tor geöffnet. Denn jeder Geschädigte könnte sich eine entsprechende Auftragsbestätigung zur Vorlage beim Zahlungspflichtigen oder bei Gericht ohne großen Aufwand besorgen. Ein derartiges Verständnis wäre auch systemwidrig, denn die Umsatzsteuer knüpft nur an tatsächliche Leistungsbewegungen an; auf den Abschluss des schuldrechtlichen Verpflichtungsgeschäfts kommt es insoweit nicht an (vgl. Bunjes/Geist, UStG, 3. Aufl. 1990, § 1 Anm. 6).

Mit dem Wortlaut des Gesetzentwurfes ist es nach Auffassung des Bundesrates erforderlich, dass die Umsatzsteuer bereits tatsächlich angefallen ist. Hiermit sind die Ausführungen der Begründung des Gesetzentwurfs nicht vereinbar. Der Bundesrat versteht die Formulierung des § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB-E deshalb abweichend von der Begründung dahin, dass in den beiden genannten Fällen die Umsatzsteuer nicht nach § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB-E geschuldet ist.

12. **Zu Artikel 2 nach Nummer 5** (§ 843 Abs. 3 BGB)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob nicht für Regressansprüche der Sozialversicherungsträger in Abweichung von § 843 Abs. 3 BGB geregelt werden sollte, dass statt der Rente eine Abfindung in Kapital verlangt werden kann, sofern dem ein wichtiger Grund nicht entgegensteht.

Das geltende Recht sieht vor, dass der Verletzte statt der Rente eine Abfindung in Kapital nur verlangen und letztlich einklagen kann, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Sinn dieser Vorschrift ist es, dass der Gesetzgeber den Verletzten durch den Bezug laufender Leistungen (zum Lebensunterhalt) schützen will. Diese Notwendigkeit ist heute (über 100 Jahre nach Einführung dieser Regelung) nicht mehr gegeben, weil in aller Regel ein Sozialversicherungsschutz besteht (Rentenversicherung, Unfallversicherung). Die heutige Praxis besteht nahezu ausnahmslos darin, dass die auf den Sozialversicherungsträger übergegangenen Schadensersatzansprüche durch Vergleich abgefunden werden, obwohl kein wichtiger Grund vorliegt. Die Sozialversicherungsträger sind hierbei auf die Bereitschaft und das Wohlwollen der Haftpflichtversicherer angewiesen; diese bestimmen letztlich die Höhe des Kapitalisierungsbetrages.

Da eine gerichtliche Durchsetzbarkeit eines Abfindungsanspruchs nicht gegeben ist, führt dies zu unterquotierten Kapitalisierungen.

Vorstehendes gilt uneingeschränkt auch für die Unfallopfer selbst, deren Schaden durch den Sozialversicherungsträger nicht oder nur teilweise ausgeglichen wird.

13. **Zu Artikel 2 Nr. 7** (§ 847 BGB)

Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass die Geldentschädigung bei Persönlichkeitsrechtsverletzung im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelt wird. Er gibt zu erwägen, ob in Artikel 2 die Nummer 7 wie folgt gefasst werden sollte:

‚7. § 847 wird wie folgt gefasst:

„§ 847
Geldentschädigung bei
Persönlichkeitsrechtsverletzung

Im Fall einer Verletzung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts kann der Verletzte auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, wenn die besondere Schwere der Verletzung sowie das Verschulden dies rechtfertigen und ein hinreichender Ausgleich für die Rechtsbeeinträchtigung auf andere Weise nicht zu erreichen ist.“ ‘

Begründung

Nach dem Gesetzentwurf soll die in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs entwickelte Geldentschädigung bei Verletzungen des allgemeinen Persönlichkeitsrechts nicht in das Gesetz aufgenommen werden. Ohne seine Einbeziehung bleibt die Änderung des § 253 BGB aber Stückwerk. Zwar stellt die Begründung (Seite 58) ausdrücklich klar, dass der bewährten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht der Boden entzogen werden soll, obwohl § 847 BGB aufgehoben und § 253 BGB bestätigt wird. Andererseits unternimmt es der Gesetzgeber im Rahmen des Gesetzes zur Modernisierung des Schuldrechts, andere ungeschriebene Rechtsinstitute (cic, pvv, Wegfall der Geschäftsgrundlage, außerordentliches Kündigungsrecht; Bundestagsdrucksache 14/6040) im Sinne einer „Merkzettel-Politik“ in das BGB einzufügen. Ähnlich wie diese Institute lässt sich auch die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Gewährung eines Geldersatzes für schwere Verletzungen des allgemeinen Persönlichkeitsrechts zwar nicht als subsumtionsfähige Norm formulieren, aber doch als Rechtsinstitut in das BGB einfügen. Dies erscheint auch deshalb geboten, da durchschnittliche Anspruchsteller diesen Anspruch regelmäßig als Schmerzensgeldanspruch titulieren.

Der Bundesgerichtshof hatte seine Rechtsprechung zur Geldentschädigung bei der Verletzung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts darauf gestützt, dass der BGB-Gesetzgeber die gewandelte Rechtsauffassung und die seit 1900 vollzogenen tief greifenden technischen und sozialen Entwicklungen nicht habe vorhersehen können (vgl. BGHZ 39, 124 <131>). Es liegt daher nahe, diese Rechtsentwicklung nunmehr ausdrücklich aufzugreifen. Dies ist umso mehr geboten, als die Vorschrift des § 253 BGB als Regel weiter aufrecht erhalten werden soll.

Mit der Nennung der Schwere des Eingriffs und des Verschuldens werden die beiden vom Bundesgerichtshof herausgearbeiteten Kriterien für die Zumessung des Geldentschädigungsanspruchs aufgegriffen (vgl. BGHZ 39, 124 <133>; 128, 1, <15>). Indem die Rege-

lung an die Stelle des bisherigen § 847 BGB tritt, ist gleichzeitig klargestellt, dass eine Geldentschädigung wegen der Verletzung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts, wie bisher, nur bei Verwirklichung eines deliktischen Tatbestandes gewährt wird.

Der letzte Halbsatz greift schließlich die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auf, die davon ausgeht, dass es auf die Umstände des Einzelfalls ankommt, ob schon ein Widerruf einen hinreichenden Ausgleich für die Rechtsbeeinträchtigung erreicht und den Anspruch auf Geldentschädigung entfallen lässt (vgl. BGHZ 128, 1 <13>).

14. **Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstaben a, c** (§ 7 Abs. 1, 3 Satz 2 StVG),
Nr. 2 (§ 8 StVG),
Nr. 8 (§ 17 StVG),
Nr. 9 (§ 18 Abs. 3 StVG)

Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

‚a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“‘

bb) Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

‚c) In Absatz 3 Satz 2 wird das Wort „Kraftfahrzeugs“ durch das Wort „Fahrzeugs“ ersetzt.‘

b) In Nummer 2 ist § 8 wie folgt zu ändern:

aa) Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. wenn der Unfall durch ein Kraftfahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als zwanzig Kilometer in der Stunde fahren kann,“

bb) In Nummer 2 ist das Wort „Kraftfahrzeugs“ durch das Wort „Fahrzeugs“ zu ersetzen.

cc) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

„3. wenn eine Sache beschädigt worden ist, die durch ein Fahrzeug befördert worden ist, es sei denn, dass eine beförderte Person die Sache an sich trägt oder mit sich führt.“

c) Nummer 8 ist wie folgt zu fassen:

‚8. § 17 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Kraftfahrzeuge“ durch das Wort „Fahrzeuge“ ersetzt.

b) In Absatz 2 wird jeweils das Wort „Kraftfahrzeug“ durch das Wort „Fahrzeug“ ersetzt.‘

d) Nummer 9 ist aufzuheben.

B e g r ü n d u n g

Die Einführung einer Gefährdungshaftung für Anhänger ist zu begrüßen. Rechtfertigung der Gefährdungshaftung im Straßenverkehr ist das den Kraftfahrzeugen immanente Schädigungspotential, das nur eingeschränkt beherrschbar ist. Regelmäßig führt jedoch die Verbindung zwischen Kraftfahrzeug und Anhänger sowie der gemeinsame Einsatz im Straßenverkehr zu einer besonderen Gefährlichkeit nicht nur des Zugfahrzeugs, sondern auch des Anhängers.

Auch im ruhenden Verkehr besteht kein Anlass, Kraftfahrzeug und Anhänger unterschiedlich zu behandeln. Zwar wird von einem Anhänger eine Gefahr ohne Verbindung mit einem Kraftfahrzeug selten ausgehen. Nicht anders verhält es sich jedoch bei abgestellten Kraftfahrzeugen. Bei diesen wird aber in bestimmten Fällen eine Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz auch dann angenommen, wenn sie geparkt sind (vgl. Hentschel, StVG, 36. Aufl. 2001, § 7 StVG, Rdnr. 8 m. w. N.). Ein Anhänger kann aber in gleich gefährdender Weise abgestellt werden wie ein Zugfahrzeug.

Es erscheint deshalb angemessen, für Anhänger in gleicher Weise eine Gefährdungshaftung vorzusehen wie für Kraftfahrzeuge. Die Lösung des Gesetzentwurfs vermag den praktisch bedeutsamen Fall nicht zu erfassen, dass sich ein Anhänger während der Fahrt vom Zugfahrzeug löst und Dritte schädigt. Denn im eigentlich Unfallzeitpunkt war der Anhänger gerade nicht mehr mit dem Zugfahrzeug verbunden.

Eine selbstständige Gefährdungshaftung für Anhänger könnte schließlich auch den Wertungswiderspruch vermeiden, den § 8 Nr. 1 StVG-E für langsame Kraftfahrzeuge enthält. Gerade der Gebrauch eines Anhängers enthält in diesem Falle ein besonderes Risiko, das es nicht rechtfertigt, derartige Zugkombinationen vom Anwendungsbereich des Straßenverkehrsgesetzes auszunehmen. Dieser Wertungswiderspruch lässt sich vermeiden, wenn für Anhänger ein selbstständiger Haftungstatbestand in § 7 StVG geschaffen wird.

Die weiteren Änderungen enthalten die notwendigen Folgeänderungen in den Vorschriften § 7 Abs. 3, §§ 8, 17 und 18 StVG, die sich aus der Einführung der selbstständigen Gefährdungshaftung für Anhänger ergeben.

Die Bundesregierung wird im Übrigen gebeten zu prüfen, in welchem Umfang eine Anpassung der Vorschriften in § 3 Abs. 2 KfzPflVV erforderlich ist.

15. **Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b** (§ 7 Abs. 2 StVG)

Nach Auffassung des Bundesrates hat sich die bestehende Gefährdungshaftung in § 7 StVG im Einklang mit der hierzu ergangenen Rechtsprechung und der Möglichkeit des Entlastungsbeweises im Rahmen der Ausnahmetatbestände des § 7 Abs. 2 StVG grundsätzlich bewährt. Durch § 7 Abs. 2 StVG-E soll nunmehr die Entlastungsmöglichkeit des unabwendbaren Ereignisses im Straßenverkehr gestrichen werden. Der Bundesrat erkennt an, dass damit im Schadensfall vor allem die Position der Kinder, der Hilfsbedürftigen und der älteren Menschen gestärkt und ihrer besonderen

Situation im Straßenverkehr besser Rechnung getragen werden kann. Es wird dennoch gebeten zu prüfen, ob dieses Ziel nicht auch auf andere Weise zu erreichen ist, weil diese Gesetzesänderung die Möglichkeit anderweitiger negativer Auswirkungen auf die Halter von Kraftfahrzeugen mit sich bringt.

Die Streichung des unabwendbaren Ereignisses in § 7 Abs. 2 StVG kann bei Unfällen zwischen motorisierten Straßenverkehrsteilnehmern zu unerwünschten Konsequenzen führen. So würde etwa für den Halter eines Kraftfahrzeugs, das einen Steinschlagschaden bei dem hinter ihm fahrenden Kraftfahrzeug verursacht hat, dieser Schaden nunmehr kein unabwendbares Ereignis mehr sein. Der Halter dieses Fahrzeugs müsste also diesen Schaden an dem anderen Fahrzeug ersetzen. Im Falle der Schadensregulierung über seine Haftpflichtversicherung müsste er mit einer Verteuerung seiner Versicherungsprämie (Wegfall oder Rückstufung beim Schadensfreiheitsrabatt) rechnen. Nach der geltenden Rechtslage hingegen wäre dieser Schaden für ihn ein unabwendbares Ereignis.

Im Übrigen erscheint zudem die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass die vorgeschlagene Änderung in § 7 Abs. 2 StVG-E zu einer Zunahme so genannter Quotenfälle führt, in denen wegen der Betriebsgefahr eines jeden Fahrzeugs die Schadensersatzpflicht zwischen den am Unfall Beteiligten aufgeteilt werden muss. Dies könnte zum einen die Entschädigung der Beteiligten verzögern und zum anderen zu mehr Rechtsstreitigkeiten führen.

16. **Zu Artikel 4 Nr. 7** (§ 12a Abs. 3 StVG)

In Artikel 4 Nr. 7 § 12a Abs. 3 sind die Wörter „Randnummer 10 011 der Anlage B“ durch die Wörter „Abschnitt 1.1.3 des Europäischen Übereinkommens vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)“ zu ersetzen.

Begründung

Mit der 15. ADR-Änderungsverordnung vom 15. Juni 2001 (BGBl. II S. 654) wurde auch eine Strukturreform umgesetzt. Die Gefahrgutvorschriften wurden vom Randnummernsystem in ein numerisches System umgestellt. Das ADR gilt für den grenzüberschreitenden Verkehr. Diese Vorschriften sollen durch die Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen (GefÄndV 2001) rückwirkend zum 1. Juli 2001 auch für innerstaatliche Beförderungen in Deutschland in Kraft gesetzt werden. Das heißt, dass bei Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzentwurfs am 1. Januar 2002 bereits die neue Fassung der ADR in Deutschland gelten wird. Somit bedarf es einer entsprechenden Anpassung der Fundstelle.

17. **Zu Artikel 4** (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen ihrem Umfang nach angemessen ist.

Begründung

Die Anhebung der Haftungshöchstgrenzen soll der veränderten wirtschaftlichen Situation Rechnung tragen und eine ausreichende Schadensdeckung gewährleisten.

Die bisher geltenden Höchstgrenzen orientieren sich aber bereits nicht an dem durchschnittlichen, sondern an dem größtmöglichen Schadensfall. Deshalb sollte überprüft werden, ob nicht auch eine moderatere Anhebung der Höchstgrenzen ausreicht.

Hierdurch wäre sichergestellt, dass der Opferschutz einerseits und die Belastung durch den erhöhten Haftungsumfang sowie erhöhte Versicherungsprämien andererseits in einem Gleichgewicht stehen und keine Schieflage zwischen Schutzziel und finanzieller Belastung für die betroffene Wirtschaft (erhöhte Versicherungsprämien) entsteht. Außerdem würde der Eindruck vermieden, der Gesetzgeber nutze die Umstellung der Beträge auf den Euro zu Aufschlägen, die nicht durch die Sache geboten sind.

18. **Zu Artikel 5 Nr. 4** (§ 9 HaftpflG)

In Artikel 5 Nr. 4 § 9 sind nach dem Wort „Menschen“ die Wörter „für jede Person“ einzufügen.

Begründung

§ 9 HaftpflG-E hebt den individuellen Haftungshöchstbetrag für Ansprüche bei Personenschäden an. Bei Personenschäden besteht, anders als nach § 10 HaftpflG für Sachschäden, keine globale Haftungsbegrenzung (Bundesratsdrucksache 742/01, S. 86). Die Einfügung der Wörter „für jede Personen“ stellt dies ausdrücklich klar, indem sie § 9 HaftpflG an die entsprechend geänderte Bestimmung des § 46 Abs. 1 LuftVG-E anpasst. Ohne diese Ergänzung könnte der Wortlaut der Vorschrift zu dem Missverständnis Anlass geben, dass es sich um einen globalen Höchstbetrag handelt.

Eine Änderung des § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG-E ist nicht veranlasst. Dort lässt sich aus dem systematischen Zusammenhang mit § 12 Abs. 1 Nr. 2 StVG-E („Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen“) zweifelsfrei entnehmen, dass es sich um einen individuellen Höchstbetrag handelt.

19. **Zu Artikel 12** (Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche),
Artikel 13 (Inkrafttreten)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren den Zeitpunkt für das Inkrafttreten des Gesetzes zu überprüfen.

Begründung

Die vorgesehenen Änderungen sollen nach Artikel 13 des Entwurfs am 1. Januar 2002 in Kraft treten. Es erscheint sehr zweifelhaft, ob bis zu diesem Zeitpunkt das Gesetzgebungsverfahren überhaupt abgeschlossen sein wird. Selbst wenn dies der Fall sein sollte, wäre mit einer Verkündung des Gesetzes erst kurz vor Jahresende und damit unmittelbar vor dem beabsichtigten Zeitpunkt des Inkrafttretens zu rechnen. Für die betroffenen Verkehrskreise besteht dann aber keine Möglich-

keit mehr, sich auf die zahlreichen Änderungen einzustellen und insbesondere die notwendigen Anpassungen der Versicherungsverträge vorzunehmen. Die Ausführungen in der Begründung (Bundesratsdrucksache 742/01, S. 106) hierzu treffen offensichtlich nicht (mehr) zu.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens muss daher so bestimmt werden, dass den Betroffenen ausreichend Zeit bleibt, sich auf die Änderungen einzustellen und die laufenden Versicherungsverträge anzupassen.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a
[§ 84 Abs. 1 AMG])

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. Sie hat bereits bei der Erarbeitung des Entwurfs geprüft, ob der in § 84 Abs. 1 AMG geregelte Schutzbereich der Arzneimittelhaftung einer gesetzlichen Klarstellung dahin gehend bedarf, dass über den unmittelbaren Anwender des Arzneimittels hinaus auch der Sekundärgeschädigte erfasst wird. Die Prüfung ergab, dass eine Klarstellung nicht notwendig ist, weil Sekundärgeschädigte nach Auffassung der Bundesregierung bereits jetzt in den Schutzbereich des AMG fallen. Dies wurde in der Begründung des Regierungsentwurfs noch einmal ausdrücklich klargestellt. Im Übrigen greift der Vorschlag die differenzierte Rechtsprechung zur Haftung von Sekundärgeschädigten nur unzureichend auf.

Zu Nummer 2 (Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b
[§ 84 Abs. 2 Satz 4 AMG])

Die Bundesregierung stimmt mit dem Anliegen des Bundesrates grundsätzlich überein. Sie hat deshalb bereits in die Entwurfsbegründung einen ausdrücklichen Hinweis aufgenommen, dass die allgemeinen Rechtsgrundsätze des Haftungsrechts auch im Rahmen der Arzneimittelhaftung von Bedeutung sind. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren wird geprüft werden, ob die vom Bundesrat vorgeschlagene Änderung im Gesetzestext gegenüber dem im Regierungsentwurf gewählten Ansatz, auf allgemeine Rechtsprinzipien zu verweisen, vorzugswürdig ist.

Zu Nummer 3 (Zu Artikel 1 Nr. 2
[§ 84a Abs. 1 Satz 1 AMG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die Formulierung im Regierungsentwurf entspricht den inhaltsgleichen Vorschriften des § 8 Abs. 1 Satz 1 UmweltHG und des § 35 Abs. 1 Satz 1 GenTG. Eine Abweichung von der in diesen Vorschriften gewählten Formulierung ließe sich nur dann rechtfertigen, wenn damit auch eine inhaltliche Änderung beabsichtigt wäre. Für eine inhaltliche Änderung besteht jedoch kein Anlass.

Zunächst ist nicht zu erkennen, warum der Auskunftsanspruch nach dem Arzneimittelgesetz anderen Voraussetzungen unterliegen sollte, als die Auskunftsansprüche nach dem Umwelthaftungsgesetz oder dem Gentechnikgesetz. Allen drei Auskunftsansprüchen liegen vergleichbare Situationen zugrunde. In dem jeweiligen Sektor soll ein typischerweise auftretendes Informationsdefizit des Geschädigten behoben werden. Alle drei Auskunftsansprüche werden durch Ursachenvermutungen zugunsten des Geschädigten ergänzt. Sie sollten deshalb auch den gleichen Voraussetzungen unterliegen.

Es ist auch nicht zu erkennen, dass die derzeit bestehende Fassung der Auskunftsansprüche die Geschädigten benachteiligen würde. Nach dem Umwelthaftungsgesetz und dem Gentechnikgesetz hat der Geschädigte, der einen Auskunftsanspruch geltend machen will, zunächst einen Schaden darzulegen. Darüber hinaus muss er Tatsachen dartun, die die Annahme begründen, dass der Schaden durch eine Anlage nach dem Umwelthaftungsgesetz (§ 8 Abs.1 Satz 1 UmweltHG) oder durch gentechnische Arbeiten eines Betreibers nach dem Gentechnikgesetz (§ 35 Abs. 1 Satz 1 GenTG) verursacht wurde. Dabei ist anerkannt, dass an die Darlegungslast des Anspruchsstellers keine zu hohen Anforderungen gestellt werden dürfen, da der Auskunftsanspruch dem Geschädigten zunächst nur die Überprüfung ermöglichen soll, ob der Auskunftsverpflichtete überhaupt als Schadensverursacher in Betracht kommt (Landsberg/Lülling, § 8 UmweltHG Rdnr. 10).

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, dass es wegen dieser Anforderungen zu praktischen Schwierigkeiten für die Auskunftsberechtigten gekommen wäre. Sie sieht deshalb auch keinen Anlass, eine Änderung vorzunehmen. In der Praxis wird es darauf ankommen, dass der Richter eine Plausibilitätsprüfung vornimmt, ob die vorgetragenen Tatsachen den Schluss auf eine Ursache/Wirkungs-Beziehung zwischen dem fraglichen Arzneimittel und dem individuellen Schaden des auskunftsersuchenden Anwenders ergeben.

Die Bundesregierung teilt auch nicht die in der Begründung des Antrags geäußerte Auffassung des Bundesrates, dass es einer Auskunftspflicht dann nicht mehr bedürfe, wenn bereits die konkrete Möglichkeit der Schadensverursachung durch das Arzneimittel feststeht. Dies wäre allenfalls dann richtig, wenn der Auskunftsanspruch sich auf Tatsachen, die den Ursachenzusammenhang zwischen Anwendung des Arzneimittels und eingetretenem Gesundheitsschaden betreffen, beschränken würde. Dies ist jedoch nicht der Fall. Der Auskunftsanspruch wurde im Interesse des geschädigten Arzneimittelanwenders breit angelegt. Er erstreckt sich auch auf die Umstände, die für die Bewertung der Vertretbarkeit schädlicher Wirkungen von Bedeutung sein können. Deshalb behält der Auskunftsanspruch nach § 84a AMG-E seine Bedeutung auch dann, wenn der Geschädigte bereits über genug Erkenntnisse verfügt, um die Ursachenvermutung des § 84 Abs. 2 Satz 1 AMG-E in Gang zu setzen.

Zu Nummer 4 (Zu Artikel 1 Nr. 2
[§ 84a Abs. 1 Satz 1 AMG])

Die Bundesregierung ist mit der Beweislastumkehr für die Erforderlichkeit der Auskunft einer Forderung des Bundesrates aus der 13. Legislaturperiode gefolgt (vgl. Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Zweiten Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes, Bundestagsdrucksache 13/10766). In der Stellungnahme des Bundesrates hieß es dazu (Bundestagsdrucksache 13/10766, S. 2):

„Die jetzt vorgesehene Formulierung erlegt dem Auskunftsberechtigten die Beweislast für die Frage auf, ob die einzelne Mitteilung zur Feststellung des Schadensersatzan-

spruchs erforderlich ist. Hierzu ist der Auskunftsberechtigte nicht in der Lage, denn die Beurteilung dieser Frage setzt zunächst gerade die Kenntnis der Wirkungen, Nebenwirkungen und Anzeichen hierfür voraus, die mitgeteilt werden müssten. Die Auskunftspflicht sollte deshalb nur dann eingeschränkt werden, wenn der Auskunftsverpflichtete darlegen und beweisen kann, dass bestimmte Mitteilungen für die Feststellung, ob ein Schadensersatzanspruch gegeben ist, nicht erforderlich sind".

Die Bundesregierung hält diese Gründe für stichhaltig. Auf Grund seines Fachwissens fällt es dem pharmazeutischen Unternehmer regelmäßig leichter, zu beurteilen, welche Auskünfte im Zusammenhang mit dem vom Arzneimittelanwender geltend gemachten Schaden relevant sind und welche nicht. Deshalb erscheint es auch zumutbar, von ihm dann, wenn er einem Auskunftsanspruch nicht entsprechen will, zu verlangen, dass er darlegt und im Streitfall beweist, warum die Auskunft für den Schadensersatzanspruch nicht erforderlich ist. Die Gefahr, dass die Umkehr der Beweislast zu einer Ausforschung des pharmazeutischen Unternehmers missbraucht werden könnte, schätzt die Bundesregierung als gering ein. Der pharmazeutische Unternehmer verfügt über die notwenigen Mittel, um sich gegen überzogene Auskunftsansprüche zu verteidigen. Die Begründung des Regierungsentwurfs stellt insoweit klar, dass der Auskunftsberechtigte nur in dem benötigten Umfang mit Pflichten belastet werden soll. Schließlich sieht der Entwurf in § 84a Abs. 1 Satz 4 AMG-E ausdrücklich vor, dass ein Auskunftsanspruch insoweit nicht besteht, als die Angaben auf Grund gesetzlicher Vorschriften geheim zu halten sind oder die Geheimhaltung einem überwiegenden Interesse des pharmazeutischen Unternehmers oder eines Dritten entspricht.

Zu Nummer 5 (Zu Artikel 1 Nr. 2
[§ 84a Abs. 1 Satz 3 AMG])

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag nicht zu.

Die Bezugnahme auf die §§ 259 bis 261 BGB entspricht den inhaltsgleichen Vorschriften der §§ 8 UmweltHG und 35 GenTG. Die Bundesregierung hält die darin enthaltenen Anforderungen für sachgerecht. Sie teilt die Befürchtung des Bundesrates nicht, dass der Geschädigte in der Regel keine hinreichenden Gründe für die Annahme einer unvollständigen oder unrichtigen Auskunft darlegen könne. Gegen diese Befürchtung spricht unter anderem, dass der Geschädigte neben seinem Auskunftsanspruch gegen den pharmazeutischen Unternehmer auch einen Auskunftsanspruch gegen die Überwachungsbehörde nach § 84a Abs. 2 AMG-E erhält. Auch über die durch den Auskunftsanspruch gegen die Überwachungsbehörde gewonnenen Informationen wird der Arzneimittelanwender beurteilen können, ob Grund zur der Annahme besteht, dass die Angaben vom pharmazeutischen Unternehmer nicht mit der erforderlichen Sorgfalt gemacht wurden.

Die Bundesregierung hat schwer wiegende Bedenken gegen die Ursachenvermutung, die der Bundesrat an eine Verweigerung der eidesstattlichen Versicherung knüpfen will. Eine solche Verknüpfung erscheint nicht sachgerecht. Der Auskunftsanspruch des § 84a AMG-E ist nicht auf die Aufklärung des Ursachenzusammenhangs zwischen Anwendung des Arzneimittels und eingetretenem Schaden begrenzt, sondern richtet sich auch auf sämtliche Umstände, die für die Bewertung der Vertretbarkeit schädlicher Wirkungen von Bedeutung sein können (vgl. § 84a Abs. 1 Satz 2 AMG-E). Der Vorschlag des Bundesrates könnte somit dazu führen, dass die Nichtabgabe einer eidesstattlichen Versicherung auf eine Frage zur Vertretbarkeit des Arzneimittels dazu führt, dass die Schadensursächlichkeit des Arzneimittels vermutet wird. Dies wäre nicht sachgerecht, weil es sich bei der Vertretbarkeit der schädlichen Wirkungen eines Arzneimittels und der Schadensursächlichkeit um zwei voneinander zu trennende Fragen handelt. Vor der Unvertretbarkeit der schädlichen Wirkungen eines Arzneimittels können keine Rückschlüsse auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen Anwendung des Arzneimittels und eingetretenen Gesundheitsschaden gezogen werden. Es erscheint auch zweifelhaft, ob den Interessen des Geschädigten mit einer solchen Vermutung immer gedient wäre.

Zu Nummer 6 (Zu Artikel 1 Nr. 2
[§ 84a Abs. 1 Satz 4, Abs. 2 Satz 2 AMG])

Die Bundesregierung wird die erbetene Prüfung vornehmen. Sie weist allerdings daraufhin, dass der Gesetzentwurf mit dem Tatbestandsmerkmal eines „überwiegenden Interesses" bereits jetzt eine Abwägungsklausel enthält. Es wird daher zu prüfen sein, ob und wie der Abwägungscharakter noch deutlicher herausgearbeitet werden kann.

Zu Nummer 7 (Zu Artikel 1 Nr. 2
[§ 84a Abs. 3 – neu – AMG])

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Nummer 8 (Zu Artikel 1 Nr. 2 [§ 84a Abs. 1 AMG])

Die Bundesregierung hat die Frage, ob dem nach § 84a Abs. 1 AMG-E auf Auskunft in Anspruch genommenen pharmazeutischen Unternehmer ein Auskunftsanspruch gegen den Geschädigten gewährt werden soll, bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs eingehend geprüft. Sie ist dabei zu der Auffassung gelangt, dass von einem solchen Auskunftsanspruch abgesehen werden sollte.

Gegen einen Auskunftsanspruch des pharmazeutischen Unternehmers spricht insbesondere der damit verbundene Eingriff in das allgemeinen Persönlichkeitsrecht des Arzneimittelanwenders. Das Vorliegen von Krankheiten, ihre Art und Folgen, gehören zu dem intimsten Lebensbereich eines Menschen. Die Verpflichtung zur Offenlegung von Krankenunterlagen und ggf. von Lebensgewohnheiten sowie die Entbindung der behandelnden Ärzte von ihrer Schweigepflicht würde empfindlich in die Privatsphäre des Arzneimittelanwenders eingreifen. Ein solch umfassender Eingriff in die Privatsphäre erscheint um so weniger zumutbar, als er die Arzneimittelanwender von vornherein davon abschrecken könnte, ihre berechtigten Ansprüche geltend zu machen. Damit würde die Zielsetzung des Entwurfs, die Stellung des Arzneimittelgeschädigten zu stärken, konterkariert.

Die Bundesregierung hält einen solchen Anspruch im Interesse des pharmazeutischen Unternehmers auch nicht für zwingend erforderlich. Dem Interesse des pharmazeutischen Unternehmers wird bereits dadurch gedient, dass den Geschädigten nach § 84 Abs. 2 Satz 2 AMG-E eine weit

gehende Darlegungsobliegenheit trifft. Diese Darlegungsobliegenheit geht zwar nicht so weit wie ein eigenständiger Auskunftsanspruch des pharmazeutischen Unternehmers. Sie dürfte aber ausreichen, um auch solche Tatsachen in den Prozess einzuführen, die für den pharmazeutischen Unternehmer für die Entkräftung der Vermutung nach § 84 Abs. 2 Satz 3 AMG-E von Bedeutung sind.

Zu Nummer 9 (Zu Artikel 1 Nr. 5 – neu –
[§ 94a Abs. 1 AMG])

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Nummer 10 (Zu Artikel 1
[Änderung des Arzneimittelgesetzes])

Die Bundesregierung hält die Einführung einer zusätzlichen Entschädigungsregelung (Haftungsfonds) nicht für geboten.

Mit dem Regierungsentwurf wird die Rechtsstellung des Geschädigten in Fällen der Arzneimittelhaftung nachhaltig gestärkt. Zu Gunsten des Arzneimittelanwenders erfolgt eine Beweislastumkehr für die Frage, ob die schädlichen Wirkungen eines Arzneimittels ihre Ursache im Bereich der Entwicklung oder Herstellung haben. Der Beweis des ursächlichen Zusammenhangs zwischen der Anwendung des Arzneimittels und dem Schaden wird durch die Einführung einer Kausalitätsvermutung erleichtert. Weiterhin erhält der Arzneimittelanwender Auskunftsansprüche gegen den pharmazeutischen Unternehmer und die Zulassungs- und Überwachungsbehörde. Schließlich werden die Haftungshöchstbeträge erhöht und es wird erstmals ein Anspruch auf Schmerzensgeld im AMG verankert. Die Bundesregierung hält diese Verbesserungen für ausreichend.

Auch die vom Bundesrat angesprochene Frage nach dem Beweis der Schadensursächlichkeit eines Arzneimittels hat bei der Erarbeitung des Entwurfs eine wichtige Rolle gespielt. Es wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, dem Arzneimittelanwender den Nachweis der Schadenursächlichkeit eines Arzneimittels zu erleichtern. Zu diesem Zweck wurde in § 84 Abs. 2 AMG-E eine gesetzliche Kausalitätsvermutung eingefügt. Wenn das angewendete Arzneimittel nach den Gegebenheiten des Einzelfalls geeignet ist, den entstandenen Schaden zu verursachen, wird vermutet, dass das Arzneimittel auch den konkreten Schaden beim Anwender verursacht hat. Es ist dann an dem pharmazeutischen Unternehmer, diese Vermutung zu wiederlegen. Auf die Eignung eines anderen verwendeten Arzneimittels zur Schadensverursachung kann sich der pharmazeutische Unternehmer dabei nicht berufen (§ 84 Abs. 2 Satz 4 AMG-E). Diese Kausalitätsvermutung stellt für den Arzneimittelanwender eine wesentliche Verbesserung seiner beweisrechtlichen Lage dar. Daneben werden dem Arzneimittelanwender die neu geschaffenen Auskunftsansprüche gegen den pharmazeutischen Unternehmer und gegen die Zulassungs- und Überwachungsbehörde auch bei dem Nachweis der Kausalität zugute kommen. Der Auskunftsanspruch richtet sich auf dem pharmazeutischen Hersteller bekannte Wirkungen, Nebenwirkungen und Wechselwirkungen sowie auf bekannt gewordene Verdachtsfälle von Nebenwirkungen und sämtliche weiteren Erkenntnisse, die für die Vertretbarkeit des Arzneimittels von Bedeutung sein können. Die insoweit erlangten Informationen werden auch für den Nachweis der Kausalität oder für die Ingangsetzung der Kausalitätsvermutung in § 84 Abs. 2 AMG-E von Bedeutung sein.

Die vom Bundesrat angeführten Fälle, dass der Geschädigte die von ihm angewandten Arzneimittel nicht namhaft machen kann oder unklar ist, ob das Arzneimittel der Firma A oder Firma B zur Anwendung kam, sind über eine vollständige und ordnungsgemäße Dokumentation der verabreichten Arzneimittel zu lösen und nicht über einen Haftungsfonds.

Auch für Schadensfälle, in denen der Arzneimittelanwender ein Arzneimittel eingenommen hat, für das keine Deckungsvorsorge getroffen wurde, ließe sich die Einführung eines von der Industrie gespeisten Haftungsfonds nicht rechtfertigen. Pharmazeutische Unternehmer sind nach § 94 Abs. 1 AMG dazu verpflichtet, Vorsorge zu treffen, damit sie ihrer gesetzlichen Verpflichtung zum Ersatz von Schäden nachkommen können. Eine nicht vorhandene oder nicht ausreichende Versicherungsdeckung ist strafbar (§ 96 Nr. 14 AMG). Dass in Einzelfällen Unternehmen einen vorsätzlichen Rechtsbruch begehen, den Abschluss der vorgeschriebenen Versicherung unterlassen und zahlungsunfähig werden, kann nie ganz ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang sind vorrangig die staatlichen Überwachungsbehörden gefordert, die nach § 64 AMG die Einhaltung der gesetzlichen Vorschrift sicherstellen müssen. Ein Fonds, in den die gesetzestreuen Hersteller einzahlen und dadurch gezwungen werden, für die Schänden ihrer gesetzeswidrig handelnden Konkurrenten aufzukommen, wäre unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten problematisch. Für die rechtstreuen Unternehmen entstünde so eine Doppelbelastung: die Erbringung der Deckungsvorsorge für ihre eigenen Arzneimittel und die Einzahlung in den Fonds für fremde Arzneimittel.

Zu Nummer 11 (Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe c
[§ 249 Abs. 2 Satz 2 BGB])

Die Bundesregierung hält den Wortlaut der Vorschrift für eindeutig und versteht ihn in dem vom Bundesrat dargelegten Sinne. Die Ausführungen des Bundesrates zu § 14 Abs. 3 UStG dürften in gleicher Weise für § 14 Abs. 2 UStG gelten.

Zu Nummer 12 (Zu Artikel 2 nach Nummer 5
[§ 843 Abs. 3 BGB])

Die Bundesregierung wird die Prüfung vornehmen.

Zu Nummer 13 (Zu Artikel 2 Nr. 7 [§ 847 BGB])

Die Bundesregierung steht der Anregung des Bundesrates zurückhaltend gegenüber. Sie ist der Auffassung, dass sich eine gesetzliche Regelung der Geldentschädigung für Persönlichkeitsrechtsverletzungen nicht auf die vom Bundesrat vorgeschlagene Formulierung beschränken dürfte. Die rechtspolitischen Fragen, die im Zusammenhang mit der Geldentschädigung für Persönlichkeitsrechtsverletzungen diskutiert werden, würden dadurch nicht gelöst. Vor der Kodifizierung von Teilbereichen sollte ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Regelung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts erarbeitet werden. Dies wird im Rahmen des laufenden Gesetzgebungsverfahrens nicht möglich sein.

Zu Nummer 14 (Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstaben a, c [§ 7 Abs. 1, 3 Satz 2 StVG], Nr. 2 [§ 8 StVG], Nr. 8 [§ 17 StVG], Nr. 9 [§ 18 Abs. 3 StVG])

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsanträgen mit Ausnahme der Änderung zu Nummer 2 (§ 8 StVG) zu. Diese Änderung hätte zur Folge, dass der Halter eines Anhängers auch für Schäden haftet, die aus der Verbindung mit einem Zugfahrzeug herrühren, das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/h fahren kann. Eine Haftung des Anhängerhalters stünde in einem klaren Wertungswiderspruch zu dem Grundgedanken des § 8 Nr. 1 StVG, der den Halter des Zugfahrzeugs in diesen Fällen von einer Haftung befreit. Bei einem Gespann aus Zugfahrzeug und Anhänger, das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/h fahren kann, muss die Haftung einheitlich sein. Für eine schärfere Haftung des Anhängerhalters im Vergleich zum Halters des Zugfahrzeugs ist kein Grund erkennbar.

Zu Nummer 15 (Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b [§ 7 Abs. 2 StVG])

Die Bundesregierung teilt die Bedenken des Bundesrates nicht. Die Auswirkungen für Unfälle zwischen motorisierten Straßenverkehrsteilnehmern dürfen nicht überschätzt werden. Der Entlastungsbeweis des unabwendbaren Ereignissen ist an strenge Voraussetzungen geknüpft und greift in der Praxis nur selten ein. Um sich auf ein unabwendbares Ereignis berufen zu können, muss der Kraftfahrer nachweisen, dass auch ein „Idealfahrer“, also ein Fahrer von höchster Sorgfalt, Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Umsicht den Unfall nicht hätte vermeiden können. Einem solchen „Idealfahrer“ werden typischerweise die Grundsätze des Mitverschuldens nach § 9 StVG und § 254 BGB zugute kommen, die im Einzelfall eine Reduzierung der Haftung bis auf Null erlauben. Der Wegfall des unabwendbaren Ereignisses würde dann nicht zu einer Haftungsverschärfung führen. In den verbleibenden Fällen verwirklicht sich die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs, so dass eine Haftung des Fahrzeughalters nach dem für das Straßenverkehrsgesetz gewählten System der Gefährdungshaftung nur als konsequent erscheint.

Zu Nummer 16 (Zu Artikel 4 Nr. 7 [§ 12a Abs. 3 StVG])

Um der Umstellung des ADR von einem Randnummernsystem auf ein numerisches System Rechnung zu tragen, ist in § 12a Abs. 3 die Angabe „Randnummer 10 011“ durch die Angabe „Unterabschnitt 1.1.3.6.“ zu ersetzen.

Zu Nummer 17 (Zu Artikel 4 [Änderung des Straßenverkehrsgesetzes])

Die Bundesregierung hält die vorgeschlagene Anhebung der Haftungshöchstgrenzen für angemessen und erforderlich. Dies wird durch die in der Entwurfsbegründung dargestellten Angaben des statistischen Bundesamtes untermauert. In Anbetracht der Tatsache, dass die letzte Erhöhung der Haftungshöchstbeträge im Straßenverkehrsgesetz 23 Jahre zurückliegt, musste die nun vorgenommene Erhöhung deutlich ausfallen, um die Angleichung an die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse nachzuvollziehen. Deshalb hatte der Bundesrat die Bundesregierung mit Entschließung vom 19. Juli 1998 aufgefordert, eine Erhöhung in der nun vorgeschlagenen Größenordnung vorzunehmen (Bundesratsdrucksache 554/98). Die Erhöhung ist auch deshalb erforderlich, um die Haftungserweiterung abzudecken, die durch Einführung eines allgemeinen Anspruchs auf Schmerzensgeld entsteht.

Zu Nummer 18 (Zu Artikel 5 Nr. 4 [§ 9 HaftpflG])

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu. Aus Gründen der Einheitlichkeit müsste dann allerdings auch § 117 Abs. 1 Nr. 1 BBergG entsprechend angepasst werden.

Zu Nummer 19 (Zu den Artikeln 12 [Änderung des EGBGB] und 13 [Inkrafttreten])

Die Bundesregierung stimmt mit dem Bundesrat darin überein, dass der Zeitpunkt des Inkrafttretens so bestimmt werden muss, dass den betroffenen Verkehrskreisen ausreichend Zeit bleibt, sich auf die Änderungen einzustellen und laufende Versicherungsverträge anzupassen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333